מוסף „ידיעות אחרונות" לטיול תיור ותחבורה

מסלול

יום ב' • ט"ו אדר א' תשמ"ו • 24.2.86 • מס' 22

לטוס בזול מלונדון — עמוד 2
נופש נעים במונטנה — עמוד 3
הרפתקה בגרינלנד — עמוד 4
סיני, ביקור חוזר — עמוד 12

ילדים במגלשות באתר החרמון (עמ' 6—7)

עונת ההחלקה מתחילה בחרמון

חופים ללא אדם בקנדה (עמ' 5)

„מלך היער" מתחמק מציידיו

חצורך לנסות את „מלכי היער" במקומות הרחוקים מעין אדם הוליכו את צוותי הניסוי על מכוניותיהם לאזורים נידחים ביותר. בתצלום: האב־טיפוס של ה„גולף" בעת הניסויים שלו בדרום אפריקה.

„מלך היער" נקרא בגרמניה אב־טיפוס של רכב, שהייצרן משתדל להסתירו, כי חשיפתו טרם־עת עלולה לגרום הפסדים עצומים □ מצד שני משתדלים צלמי עתונות ומרגלים תעשייתיים לחשוף את הדגם הסודי מוקדם ככל האפשר □ התוצאה היא משחק מחבואים, בו עושים נהגי הניסוי הכל כדי להתחמק מציידיהם

„מלך היער" הוא גיבור בלדה של גתה („מיהו הרוכב באישון לילה וברוח?"), אך בעולם הרכב בגרמניה, שאלו והטילו אותו על מכונית־ניסוי סודית אשר, כרוח הבלדה, נוסעת בלילה ובערפל. כינוי זה של „מלך היער" למכונית־ניסוי השתרש עד כדי כך, שהוא מופיע אפילו במילונים רבים.

ההתעניינות הגדולה במכוניות הופכות לטרגש במיוחד את העיסוק בדגם חדש, הנמצא עדיין בשלבי ניסוי ומיבחן, ושיוצריו מנסים לשמור עליו בסוד כמוס. לכן אורבים צלמים, למשל, על צמרות עצים גבוהים, ומחכים להזדמנות לצלם דגם סודי. לעיתים הם אף נוסעים לארצות רחוקות מאוד, כדי ללכוד שם „מלך יער" שהם הצליחו לאתרו. תצלומים של „מלך יער" כזה מבוקשים הן על־ידי עיתונים, המשתוקקים להביא לקוראיהם מידע ופרטים חשובים וסודיים על מכוניות המחר, והן – במיוחד – על־ידי מתחרים הרוצים „לדעת את האויב".

נזקי החשיפה

מפעלי הרכב נפגעים, מחשיפה מוקדמת של „מלכי היער", שכן פירוש הדבר נזקים כבדים. כי לעיתים קרובות נעצר „מלך היער" לבוא במקומו של דגם, הנמצא עדיין בתהליך ייצור ושיווק. ואם הלקוחות הפוטנציאליים שומעים שדגם שהם מעוניינים בו, יישלח שמור לפיפסק, הם לא יקנו אותו. ירידה במכירות במקרה כזה היא, לכן, בלתי נמנעת, והפסדי מיליונים בשל פירסום כזה הם תופעה קבועה.

כדי להימנע מחשיפת סודותיהם, הקימו המפעלים הגדולים לייצור מכוניות אתרי ניסוי חסויים רחבי ידיים, שבהם עורכים את נסיעות הניסוי בדגמים החדשים. ל„פולקסווגן", למשל, מיתקן כזה באהרה־לסן, 25 ק"מ צפונית לוולפסבורג. המיתקן כולל רשת כבישים באורך של יותר מ־100 ק"מ ו„מסלול ניסוי קשוח", הכביש כך שמכונית הנוסעת עליו 10,000 ק"מ, עוברת תלאות שבכבישים רגילים הן „משווות" לאורך 100,000 ק"מ. מישטחי־הקפצה, מהמורות, כבישים שטופים במים, שלוליות בוצניות, נבשושיות בורות ושאר הפתעות המצויות בדרך־כלל בכבישים מוזנחים, נמצאים שם בשפע. מצד שני, יש שם גם מסלול מיוחד בעל שיפוע מעגלת ביותר, המאפשר נסיעה מהירה בסיבוב במהירות העולה על 250 קמ"ש.

מתחסב לקב המשוות

במחלקת המיתוח של „פולקסווגן" יש כתשלום לתוכנית, גם מיתקני־אקלים הוצרים תנאי־טמפרטורה קוטביים או טרופיים ותנאי לחות שונים, על־פי בחירה. נוסף לכל יש גם מחשב, המכתיב למכוניות נסיעה מדומה מוולפסבורג לדיסלדורף וחזרה, כולל כל ההאצות וההאטות, העצירות והסיבובים, בדיוק כמו במציאות.

אך למרות כל המיכשור והמיתקן, רואים מהנדסי־מיתוח, עם נהגי הניסוי שלהם, צורך לעזוב את המיבנה הבטוח והחסוי שלהם, אל הכבישים הבינעירוניים, הרחובות, אל בין העוברים והשבים. מדוע, בעצם?

ד"ר גבל, מנהל ניסוי הרכב של „פולקסווגן" בוולפסבורג, מסביר, שהסיבה המכריעת לכך נעוצה בעובדה הפשוטה, שמכונית נקנית על־ידי לקוח בודד ולא על־ידי מיתקן ניסוי, מתוחכם ככל שיהיה. לקוחות אלה ואנשים בכלל, מתנהגים, בסופו של דבר, לא כמו מיתקן ניסוי. לכן יש חשיבות רבה בבחינת התנהגות המכונית החדשה בתנועה בכביש, למשל. שכן אין שום אפשרות לחקות באמצעות מיתקני ניסוי נסיעה בטור צפוף, עם מכוניות מימין ומשמאל, שהייה של רשת ליד רמזורים, או זחילה איטית בשעות־עומס. רק בסביבה האמיתית אפשר לדעת כיצד תתנהג בה המכונית החדשה וכיצד יש לכוונן אותה. רק כך אפשר לעמוד על טיב תנוחת הישיבה, הראות, הגישה הנוחה למתגים, ההרגשה הטובה של הנהג ומידת ההתאמה של הכל ביחד, מה שמכונה הרמוניה.

מכוניות בתחפושת

מצד שני ברור שהכנסת אב־טיפוס לתנועה סואנת בכביש, עלולה לחשוף אותו לפני המתחרים וצלמי העיתונות. לכן מבצעים המפעלים שינויי־הסוואה בעיצוב המכונית, מרכיבים מנוע חדש בתושבת ישנה יותר ולעיתים אף במכונית של יצרן אחר. פעם נתנו אפילו לתת למכוניות הניסוי סימני היכר של מפעלים מתחרים – אך דבר זה אינו אפשרי עוד, כי הוגשו תביעות משפטיות נגד באלה שעשו כך.

נסיעות־ניסוי שמחוץ לבסיס הביתי בוחרים לעשות כמעט תמיד במדינות, שבהן שוררים תנאים אקלימיים קשים, המאמצים מאוד את המכוניות, או כבישים גרועים. „פולקסווגן" נהגה במשך שנים לקחת את מכוניותיה לצפון נורבגיה, שוודיה, פינלנד, או קנדה, כדי לבחון אותן בתנאי חורף קשים במיוחד. מדבר סהרה, משמש גם הוא לניסויים, אבל כמובן בגלל החום הכבד והאבק הרב השוררים שם.

ניסוי לשעת חרום

יעד אהוב היה גם האי טנריף, משום שיש בו נתיב יחיד מסוגו בעולם בנסיעה מפוארת [illegible] לה קרוב עד להר־הגעש המעיל טיידה, עוברים שם תוך 45 דקות הפרשי גובה של 3,500 מטרים. מצב זה מציב בפני כל מכונית את הדרישות הקשות ביותר, אולם טנריף אינה יכולה לשמש עוד כשטח ניסוי, משום שנמצאים בה יותר מדי גרמנים בעלי מצלמות, המאמינים שעל־ידי צילום „מלכי יער" אפשר להיות בן לילה למיליונר.

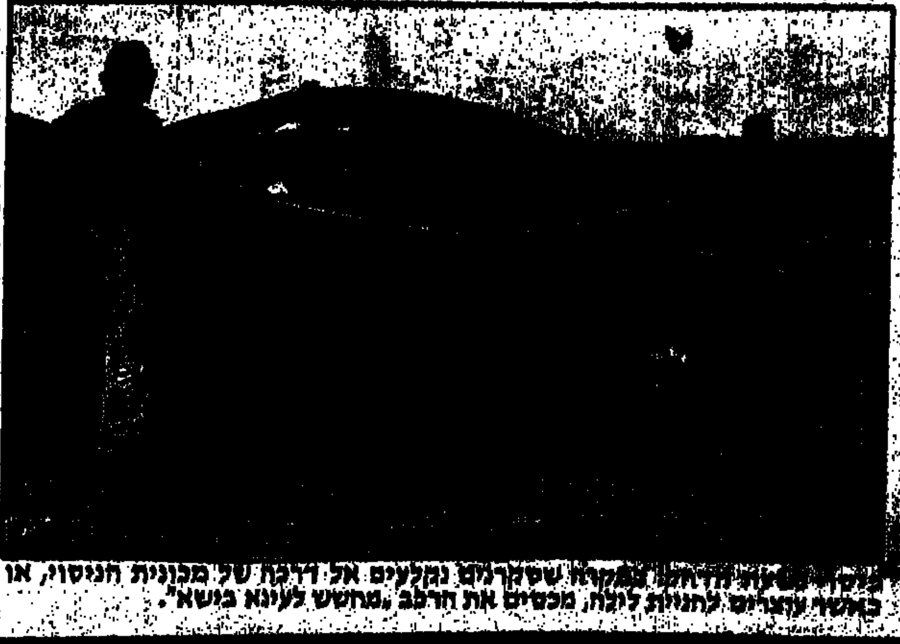
נהגי הניסוי של „פולקסווגן" פיתחו כמה תכסיסים נגד ציידי „מלך היער". אומנם הם אינם יכולים למנוע איש מלצלם מכונית, ואף אינם יכולים להחרים את סרט הצילום או את המצלמה שלו, אך הם מנסים בכל הזדמנות לעצור לפתע או לסטות מנתיב הנסיעה, כדי לסכל „מזימת צילום".

למקרי חרום, כמו תאונה, יש למכוניות הניסוי כיסוי, שבאמצעותו עוטפים אותה תוך שניות מעטות. בעבר נהגו אפילו הנהגים עצמם להתחפש, והציגו עצמם כמתחפשי נפט או נודדים, כאשר פנו אליהם בדרך ושאלו אותם „שאלות קשות".

דווקא במישטחי מיתקן הניסוי של „פולקסווגן" בהארה־לסן אירעה פעם [illegible] למדי. שהשטח מוגן על־ידי מערכת [illegible] שונות, סוללות אדמה ואוריה מסוננת, [illegible] לפני שנה צלם מנוסה של „מלכי־יער", לצלם מכונית ניסוי של „פולקסווגן" [illegible] במיתקן.

בדיקה של אנשי החברה העלתה, כי הוא הצליח בכך לאחר שטיפס על עץ בודד וגבוה, אשר ניצב כ־800 מטרים משטח הניסויים ומשם צילם בעזרת עדשות מיוחדות. פולקסווגן קנתה את העץ בסכום נכבד מאיכר, שעל אדמתו גדל ואנשי החברה כרתו אותו. משהתברר לאיכר כמה מרובה, גרעש מן המחשבה שבמשך שנים יכול היה להשכיר עץ יוצא דופן זה ל„ציידי מלכי היער" — והוא לא עשה זאת...

(מתוך „אוטומוטור", [illegible])



[illegible] במקרה שכקרבים נקלעים אל דיבה של מכונית הניסוי, או כאשר עוצרים לתנועת לילה, מכסים את הרכב „מחשש לעינא בישא".

לונדון — סופרמרקט לכרטיסי־טיסה

שוק המציאות מגוון שאפשר להשיג בו הכל. שבוע נופש בספרד — 100 ליש"ט; לונדון — ארה"ב — 99 ליש"ט; שבוע סקי בשווייץ — 69 ליש"ט ועוד ועוד

מאת נאוה בלוך

לונדון היא סופרמרקט לכרטיסי טיסה. מכאן תוכל לנסוע לכל מקום בעולם במחיר מוזל. כמות התיירים המגיעה ללונדון, או חולפת דרכה, בדרך ליעד אחר, היא כה גדולה, כך שלונדון יכולה להרשות לעצמה להפעיל טיסות צ'ארטר רבות ביום אחד, וגם להוזיל מחיריהן של טיסות סדירות (באמצעות מבצעים מיוחדים).

הקו לונדון–ניו־יורק–לונדון, שהוא התחרותי בעולם, מגיע בלונדון למחיר אבסורדי בכל עונות השנה. כל חברות התעופה מתחרות עליו, והתחרות קשה. הרווח הנקי הוא של הלקוח, הזוכה למחיר אפילו מגוחך.

הרחוב הלונדוני מציע מבחר הצעות מפתות. מרורי־תיירות מתפרסמים מדי יום בעיתונים. מודעות הפירסום מציעות לך להתקשר אפילו ב"דקה התשעים", ולקבל שבוע נופש בספרד, בתנאי פנסיון מלא בבית־מלון וטיסות הלוך ושוב, במחיר ממוצע של פחות מ־100 ליי"ש. מוספי־תיירות מיוחדים, כמו אלה של החברה האוסטרלית "טריילפיינדרס", מחולקים חינם. הטלוויזיה הבריטית, בתוכנית הבוקר שלה, ממליצה על אתרי־נופש שטופי שמש עם מחיר ושם החברה המציעה אותו.

כרטיס במוצר עממי

לונדון היא המקום הטוב ביותר לקנות בו כרטיסי־טיסה, הנמכרים כמוצר־צריכה, כמו ק"ג עגבניות, כמו כיכר לחם, או כמו ליטר דלק. בחנות וידאו ענקית לתקליטים וקסטות, הנמצאת ברחוב אוקספורד, סמוך לתחנת "טוטנהם קורט רואד", אפשר לרכוש את ה"דיל" הטוב בעיניו: כרטיס "סטנד ביי" לניו־יורק בחברת התעופה "וירג'ין". ברקע אפשר לשמוע תקליט חדש של ארתה פרנקלין "הו זומינג הו", מי עושה זום למי. ובלונדון כולם עושים זום אחד לרעהו. תמורת כרטיס במחיר מצחיק של 99 ליי"ש, אותו רכשת בחנות התקליטים, אתה נוסע לנמל התעופה. הטיסה מלונדון לארה"ב, אמנם, אינה הגשמה של חלום. צריך להמתין למטוס, צריך שיהיה מקום וצריך גם הרבה סבלנות. אבל מחברת "וירג'ין" מסרו לי שאף אחד עוד לא דרש את כספו בחזרה.

לונדון – סין

היעד היקר והייחודי היוצא היום מלונדון הוא – סין. חברת "אקספלור וורלדוויד" מציעה טיול בן 27 יום לסין במחיר של 1,995 ליי"ש, כולל לינות, 3 ארוחות, הסעות ב"ארץ המשי" ברכבת עם קרונות לינה, טיולים במערות בודהיסטים וטיסות הלוך ושוב.

אירגון הצעירים של הרפובליקה הפדרלית של סין (.a.y.f) מציעה טיולים אל מעבר מסך הבמבוק במחיר 1,475 ליי"ש לשלושה שבועות. הטיול כולל הדרכה באנגלית, לינות, הסעות, ארוחות וכמובן טיסות. אשרות־הכניסה בטיולים אלה הן קבוצתיות, כך שלישראלים יש סיכוי טוב לבקר בסין בצורה זו, והיו כבר כאלה שעשו זאת.

לונדון–אירלנד

אפשר לצאת במעבורת מליברפול לדבלין, לטוס, לעשות טיול אוטובוס במשך שבוע, במחיר של 277 ליי"ש וכולל טיסות הלוך ושוב עד דבלין, לינות וארוחות־בוקר, לפנות ל"סי.אי.איי. טורס". אפשר לעשות חופשה באירלנד עם לינה ב"קוטג' אירי", (להתקשר לטל' מספר 3243 493־01) בלונדון. מי שרוצה יכול גם לבלות בחווה אירית, לנוח או לסייע בעבודות החווה. אפשר לעשות טיול קאראוואנים, או סיור באירלנד באמצעות מרכבות. לפנות לחברת "ג.בי.קיר".

„נובל פרונטיירז"

אחת החברות הזולות והמרתקות שבאירופה היא החברה הצרפתית "נובל פרונטיירה" שהקימה השנה סניף בלונדון, ועל הלונה מוצעות עסקות זולות ביותר. באמצעות החברה אפשר לטוס מלונדון לסידני במחיר 748 ליי"ש (הלוך ושוב), לבנגקוק ב־380 ליי"ש, להונג־קונג ב־590 ליי"ש, לבומבי ב־390 ליי"ש, לדלהי ב־390 ליי"ש, לטורונטו ב־290 ליי"ש, למרטיניק ב־346 ליי"ש, לגוואדלופ ב־340 ליי"ש, למילאנו ב־79 ליי"ש, לרומא ב־99 ליי"ש, לונציה ב־98 ליי"ש, לנפולי ב־109 ליי"ש, למדריד ב־85 ליי"ש ולברצלונה ב־83 ליי"ש. המחירים נכונים לטיסות מיוחדות בתאריכים מסויימים.

חבילות־נופש לפולין

מחיר הטיסה הרגילה בחברת "לוט" (נתיבי אוויר פולניים) מלונדון לוורשה ובחזרה, הוא 456 ליי"ש. סוכנות הנסיעות שלה "פולרביס", מוכרת טיסות צ'ארטר (שהות של שישה ימים לפחות) במחיר של 169 ליי"ש לעונת החורף, ו־199 בקייץ. מלונדון אפשר להגיע לפולין גם ברכבת, ברכב פרטי, במעבורת, או בסירה. לנוסעים ברכב רצוי להצטייד בקופונים לדלק. אפשר לצאת גם עם טיול מאורגן. סוכנות "פולרביס" (טל' 4971/2 637 01) תעניק לכם מידע עליו.

מי שמתעקש לנסוע למוסקבה, מוטב יפנה בלונדון לשגרירות הרוסית טל' 6412 229־01 או לחברת התעופה "בריטיש איירווייס".

הופעת רקדנים בשוק התיירות

לונדון – איסלנד

חברת "אקספלור וורלדוויד ל.ט.ד.", המתמחה בנופש הרפתקני והיא מציעה טיול בן 15 יום לאיסלנד במחיר 495 ליי"ש. הטיול כולל השתתפות בקבוצה בת 10־22 איש, מדריך, אוטובוס צמוד, טבח, לינות וארוחות־בוקר. להביא שק שינה.

טיול אכסניות־נוער באיסלנד הוא זול ביותר. אפשר לפנות לאגודת האכסניות ברקיאוויק (טל' 4844 94). מרקיאוויק עצמה יש טיולים מודרכים הכוללים לינות וארוחות־בוקר במחירים סבירים. איסלנד מציעה טיולים משגעים לצפרים וחובבים, טיולים להרפתקנים. בלונדון אפשר לרכוש כרטיס "סירקלפאס" – שבעה ואוצ'רים ללינה באכסניות־נוער באיסלנד, עם הסעות לא מוגבלות בכל רחבי האי, וכל זאת תמורת 140 דולר. המחזיקים ב"פאס" יקבלו הנחות מיוחדות על טיולים באי. יש גם כרטיס "אומניבוס" בן שבוע, שבועיים, שלושה או ארבעה שבועות לנסיעות באיסלנד. מחיר נסיעות לא מוגבלות לשבוע הוא 158 דולר. מחיר שבועיים 177 דולר.

נותרו מקומות לסקי

ב"לונדון סטנדרט" אפשר למצוא הצעות של הרגע האחרון לחופשת־סקי בת שבוע ימים בשווייץ והמחיר 69 ליי"ש (לפנות לטל' 540261 93־02), אפשר לפנות גם לטל' 4751 741. חופשת־סקי עם קניית מוצרי "דיוטי באנדורה" מחירה מ־99 ליי"ש. החופשה כוללת טיסות הלוך ושוב, לינות וארוחות־בוקר. לח.פ יש להוסיף 20 ליי"ש. מחיר השכרת ציוד־סקי ומגפיים 14 ליי"ש. שובר למעליות 27 ליי"ש, בית־ספר לסקי למתחילים 17 ליי"ש (רק חמישה ימים. הדרכה באנגלית). לפנות לטל' 4471 711 או 4471 741־01, הפועל במשך 24 שעות ביממה.

השכרת וילות בספרד

פורטוגל היא ספרד לעניים. אנגלים היכולים להרשות לעצמם לרכוש בית־קייץ שם, עושים זאת במקרים רבים באלגרב, פורטוגל, וזאת בגלל העלות הנמוכה יחסית וגם בגלל הקלות במיסים. לקליף ריצ'ארד למשל יש וילה באלגרב. מי שעדיין לא הגיע לדרגת מיליונר יכול לעשות חופשה בוילה מושכרת בפורטוגל. המחירים סבירים מאוד.

מחיר וילות מפוארות לשמונה איש הוא 400 ליי"ש לשבוע. דירות־סטודיו מחירן 100–300 ליי"ש. לפנות לטל' 396355 82־07. חברת "מרטין הולידייס" מארגנת חופשות באלגרב, ומעניקה טיסות חינם לילדים. "מקלין הולידייס" מקבלת הזמנות לנופש בחווה פרטית על־יד אלגרב. המעוניינים לשכור וילה מהודרת ב"קאלה דה אור" יפנו לטל' 764909 89־07.

וילות במיורקה שבספרד, אפשר לשכור דרך סוכנות "סלג'ר" בלונדון (טל' 724477 0903) להשגת שרותי־נופש במיורקה לפנות לטל' 724477 0903. "שאלה" בפוארטה ד'ל סול אפשר להשיג דרך טל' 3520 171 069.

חופשות ב"שאלה" (בקתות קטנות) בכל העולם, אפשר לשכור דרך סוכנויות שונות בלונדון (סוכנות ורג'ינה טל' 79024254 01). "שאלה" בשאמוני טל' 8865 486־01. שאלה במירבל טל' 2333 733־01 או 2895669־01. מחיר חופשה בשאלה לארבעה עד שישה איש החל מ־200 ליי"ש לשבוע.

טיסות מוזלות לקאריביים

חברת "ס.ט.א." מציעה טיסות מוזלות לקאריביים ולדרום אמריקה. מחיר טיסה לקראקס הוא 372 ליי"ש בלבד, טיסה לקוסטה־ריקה 462 ליי"ש, טיסה ללימה 504 ליי"ש, למקסיקו 468 ליי"ש, לריו דה־ז'נרו 304 ליי"ש ולבואנוס איירס 576 ליי"ש. לפנות לטל' 1022 581־01.

הרבה שמש בגרינלנד

האי הגדול בעולם מציע למטפסים כו שמש בחצות הלילה. האי מהווה מאז שנת 1953 חלק ממדינת דנמרק. אפשר לטוס מקופנהגן לסונדרה או מלונדון דרך קפלויק לנרסאסוק שבמזרח גרינלנד. לקבלת פרטים נוספים אפשר לפנות בבריטניה לחברות "טורי־קנהם", "סוניקוורלד הולידייס", "ריג'נט הולידייס" ו"ארקטיק אקספריאנס".

ילדי כל העולם מקבלים את פני לורד דיו בפתיחת שוק התיירות העולמי בלונדון

גן־עדן לספורטאים ולתיירים

מאת ראובן לייב

במונטנה, שוויץ, אווירה קוסמופוליטית לחובבי־סקי, למטפסי־הרים, לשייט־מפרשיות ולאוהבי אוויר, הרים, שלג ונוף קסום

איזור ווליס שבשווייץ הצרפתית משופע בעיירות־קייט ציוריות, המרתקות אליהן, במשך כל ימות השנה, רבבות נופשים מכל רחבי תבל. כל אחת מעיירות אלה, הנושקות להרי האלפים, משמשת נקודת־זינוק נוחה לחובבי־סקי, כמו גם למטפסי־הרים או שייטי־מפרשיות באגמים הרבים המקיפים את האיזור.

למונטנה, למשל, שהיא עיירת־קייט טיפוסית, ניתן להגיע היישר מסיון, בירת האיזור, והמרוחקת ממנה כ־15 ק"מ בלבד. בעיירה זו יכול כל חובב ספורט למצוא כר נרחב לפעילותו: החל ממיגרשי טניס למכביר, דרך בריכות־שחייה ציבוריות ועד למישטחי־גולף והחלקה על הקרח.

מרכזי־קניות מהודרים

אבל, גם מי שאינו חובב־ספורט מושבע, ימצא במונטנה את כל שאורת נפשו. שמונים בתי המלון והפנסיונים, המפוזרים על־פני העיירה, מציעים לנופשים ממיטב הגסטרונומיה של שווייץ, אוויר צח ואווירה של שלווה ורוגע, למרגלות הרי־שלג ניצחי, ואל מול אגמים ויערות לרוב. מרכזי־קניות מהודרים, המשופעים בכל טוב, מפתים כל ריכפין להציץ ולהיפגע. יש סניפים של יצרני האופנה היוקרתיים "איב סאן לורן" ו"כריסטיאן דיור", אבל יש גם בתי־כלבו כמו "קואופ" ו"מיגרוס", במחירים השווים לכל נפש.

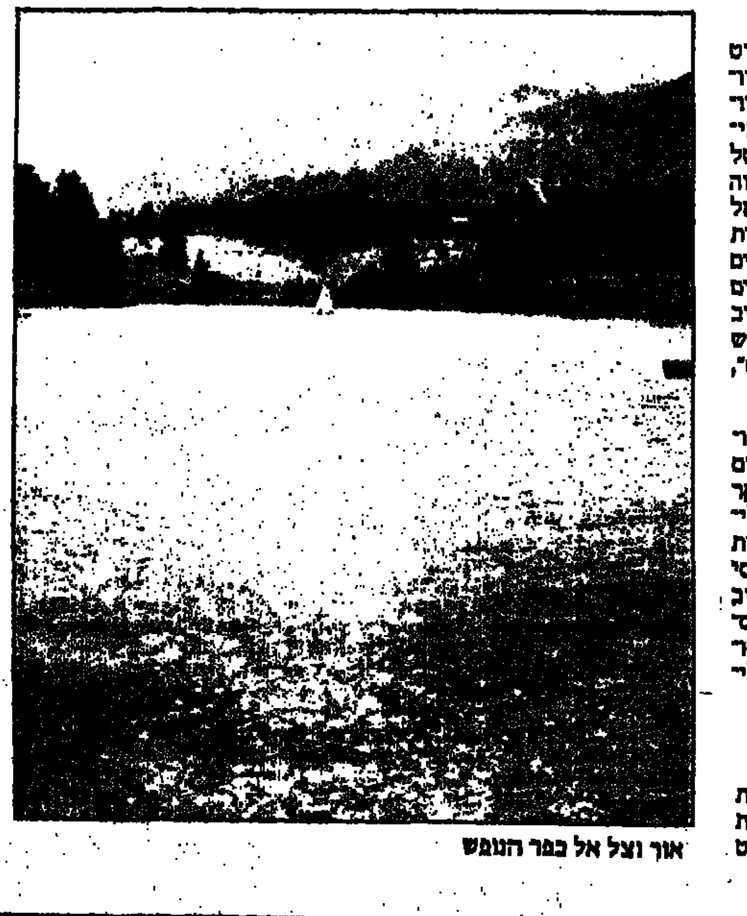
בתי הקפה הציוריים, הפזורים לאורך רחובותיה של העיירה, משמשים מוקדי־מיפגש חברתיים משעת בוקר מוקדמת ועד לשעות הקטנות של הלילה. בבתי־קפה אלה, לצלילי תזמורת ושירת ה"יודל" המסתלסלת, אין יחסי איבה בין צעירה כוהמית מתל־אביב לבין צעיר ערבי מריאד. השניים מסבים לשולחן עגול אחד והנושא המשותף המעסיק אותם איננו דווקא הפוליטיקה שבין מדינותיהם.

גן־עדן להורים ולילדים

האווירה הקוסמופוליטית נמצאת בכל מקום: יש תזמורת פילהרמונית מהונגריה, המופיעה מדי ערב בקונצרט במרכז העיירה: יש שחמט־רחוב, עם כלי־עץ מגושמים המפרוסים על לוח מצוייר בשחור־לבן שעל המדרכה, והמופעל על־ידי משפחה מצרית; יש החלקה אמנותית על הקרח של מקצוענים בינלאומיים: ויש קרקס צועני, יחיד מסוגו. שלא כמו בקרקסים אחרים, מושבי הצופים הם כסאות מרופדים, ולא ספסלי־עץ פשוטים. הבדל נוסף: החלק הארי מהופעת הקרקס המקורי – "ארנה" שמו, מבוסס על שיתוף־פעולה חי בין הלוליינים והליצנים, לבין הקהל הרחב, הזוכה לקבל שיעור נדיר בתורת הלהטוטים.

ואם בשעשועים עסקינן – מונטנה היא, ללא ספק, גן־עדן של ממש לילדים: החל מלונה־פארק איכותי, על כל אביזריו, וכלה בגן־ילדים בינלאומי, המנוהל בכל עונות השנה על־ידי נזירות שווייצריות. כאן נקלטים – למשוש ליבם של ההורים, המחפשים מעט שקט ומנוחה מהזאטוטים, ילדי תיירים מכל קצווי־תבל, על בסיס של שעות, או של ימים וכפנימיה, במחירים השווים לכל נפש.

מונטנה משמשת גם נקודת־זינוק טובה מאין כמוה לטיולים בסביבה, אם באמצעות האוטובוס, הרכבת, הרכבל, או המכונית הפרטית. למרגלותיה, במרחק של כ־10 עד 20 ק"מ ממנה, נמצאות עיר הבירה האיזורית, סיון, הנושקת לגבול הצרפתי, וסייר – עיר עתיקה עם רחובות ציוריים. אפשר גם לטפס על ההרים שמעל ולצפות, מלבד בקלע הנצחי המכסה אותם, גם בנוף עוצר הנשימה שמתחת.



אור וצל על כפר הנופש

אסור להחמיץ את האגם

עירים או הדים – מה שאסור, בשום פנים ואופן להחמיץ, למי קנקרה לאזור הזה, הוא שייט באגם של סן־ליאונרד – עיירה השוכנת על אם הדרך, בין סיון לסייר. אגם סן־ליאונרד איננו עוד סתם אגם בארץ המשופעת באגמים. זהו – לא פחות ולא יותר – האגם התת־קרקעי הגדול ביותר באירופה. שייט בן רבע שעה באגם המקסים הזה, מקנה לתייר המשייט בו, בסירת־משוטים גדולה, כמה מצפונותיו: הוא נוצר לפני כ־40 שנה, כתוצאה מרעידת־אדמה שאירעה במקום, אף כי עד היום לא נודעו מקורות המים הזורמים בו. אורך האגם כ־500 מטר, רוחבו כ־15 מטר ועומקו כ־10 מטר. את המנהרה הפנימית מקיפים קירות־אבן, שבהם מירבצי נחושת, שיש, ברזל ופחם, ומעליה תקרת אנרגיה, שחוזקה כמסטורסלרה, כדי למנוע את התמוטטותה. בקנה האגם המשוט מושמעת למשייטים אטרקציה מיוחדת, כאשר המדריך הצרפתית, אנגלית וגרמנית מאכיל, תוך כדי שיוט, את דגי השמך, השוחים בו לרוב.

וזהו, בעצם, על קצה המזלג, מה שמונטנה וסביבותיה מציעות לתייר הנקלע לאיזור המקסים הזה.

דרכים אחרות

דידי מנוסי

שוב פעם אוסטרליה

לפני שבועיים פירסמתי כאן (דרכים אחרות), כיצד ואיך מייצאת אוסטרליה גמלי־בר למרוקו, למרות שהגמל הגיע לאוסטרליה רק באמצע המאה שעברה.

ובכן, חשבתי לנוח כמה חדשים מיבשת אוסטרליה (האהובה עלי במיוחד). אבל סוכנויות הידיעות אינן מרפות ממנה. תחילה פורסם על קואלה נדירה שנולדה אלבינו (לבנה) בגן החיות של סידני (יש עוד אחת בלבד בגן החיות של סאן־דייגו שבקליפורניה). אחר־כך פורסם, כי אנשי איכות הסביבה של איזור קווינסלנד, מפגינים ומוחים נגד ההחלטה של ממשלת אוסטרליה להתיר לצוד ולקטול בשנת 1986 למעלה מ־2.5 מיליון קנגרוס. ואחרון אחרון: תגלית פרה־היסטורית מספרת, כי מאובן רמוי שפן בן 15 מיליון שנה נתגלה בצפון אוסטרליה. עכשיו תגלית זו מקלקלת קצת את סיפור השפנים של אוסטרליה, שהיה עד כה דוגמא קלאסית להתערבות האדם בשיווי המשקל של הטבע.

סיפור השפנים של אוסטרליה דומה קצת לסיפור הגמלים. מתיישביה הראשונים של יבשת זו (אסירים ופושעים בריטיים שנשלחו לארץ גלות), הביאו איתם ארנבות־בית (הנקראות בטעות שפנים) לתצרוכת בשר ביתית. אחדות מהן ברחו אל הערבות ומצאו שם איזור נוח עשיר ומחסור אויבים טבעיים (שועלים, זאבים וכדומה). הן התרבו עם השנים והפכו למכת־מדינה אמיתית. מאות מיליוני שפנים השמידו יבולים שלמים של גידולים וירקות. כדי להתגבר על מכה זו השתמשה אוסטרליה בשיטה די אכזרית. היא הדביקה את השפנים במגיפה. ניסיון ראשון בעולם להשמיד מזיקים בעזרת מחלות. והתוצאה היתה כמעט מיידית. רוב אוכלוסיית השפנים של אוסטרליה הושמדה. השפנים שנותרו התחסנו וקיבלו עיוותים לא נורמאליים (מוטאציות), יותר מכך. בנסיעותי באוסטרליה ראיתי שלטים המזהירים את הציידים מלצוד שפנים, הואיל ובשרם רעיל לבני־אדם.

והנה באים חוקרי הפרה־היסטוריה האוסטרליים ומספרים לנו, כי כבר היו שפנים באוסטרליה – עוד אגדה שנתקלקלה. ולסיום, בדיחה הקשורה לשפנים זו אשה אלמנה שהתלוננה אל בעלה המת, והתקשרה בעזרת מדיום פאראפסיכולוגי: "שאלה אותו איך החיים שם מעבר". והבעל משיב רוח המעל: "אל תשאלי. קמים בבוקר ועושים סקס, צהריים – סקס, ערב – סקס, לילה – כמה שסקס. כבר אינני יכול". מופתעת האלמנה המופתעת לו: "אתה רואה, לפני שנפטרת, מתלונן היית בגן עדן". משיב רוח הבעל: "איזה גן עדן? אני שפן באוסטרליה".

להתראות כאן.

פנורמה חדשה על הכרמל

מאת נאווה בלוך

בחודש אפריל ייפתח על פסגת הכרמל בחיפה, מלון "דן פנורמה". בכך יגיע לסיומו פרוייקט תיירותי ענק, שבבנייתו הושקעו בחמש השנים האחרונות, כ־40 מיליון דולר, ומטרתו להחזיר את חיפה אל מפת התיירות הישראלית.

הפרוייקט אותו יזמו חברת "מלונות דן" ו"סולל בונה", כולל מרכז מסחרי, שנפתח כבר בחודש נובמבר ונפתחו בו חנויות עור, הנעלה, מיגוד, ספרים וסניף בן שלוש קומות של כל־בו שלום. האטרקציה של המרכז היא מעלית זכוכית המובילה את האורחים לקומה השנייה, קומת המסעדות, המחברת את המרכז עם המלון.

במלון "דן פנורמה", 270 חדר, והוא ידורג בארבעה כוכבים. השטחים הציבוריים שלו קטנים משל "דן כרמל", הבריכה מקורה, בכל החדרים טלוויזיה צבעונית, והם פונים לכיוון צפון מזרח. בכל קומה שתי סוויטות, או חדרים כפולים למשפחות.

קו צעיר ומודרני

המלון מעוצב בקו צעיר ומודרני ושולטים בו גווני הכחול, התכלת והצהוב, המתמזגים עם ריהוט עשוי עץ בהיר. שטיחי הקיר עוצבו על־ידי צורנה שימשי. הלובי כולו שיש. במסעדה החלבית שתקרא "גלריה וינאית", יהיה תנור אפייה גדול, שמטרתו להריח ניחוחות בכל החדר ולתרום לאווירה הלא רישמית של המלון. היא משקיפה על המפרץ ולרגליה, לאורך כל שדרות הנשיא, הוקמה טיילת.

במלון עצמו אין חדרי אוכל, רק מסעדות. תייר המבקר במלון "דן פנורמה" יוכל לרכוש לינה בלבד, זו המגמה הקיימת במלונאות העולמית בעת האחרונה – למכור לתייר רק מה שהוא צריך, ולאפשר לו למלא את שריכיו בדרך ובזמן הנוחים לו. לשם כך הוקמו במלון שלוש מסעדות: מסעדה חלבית, סטייק האוז ומסעדת מזון מהיר, המתמחה בהמבורגרים ובנקניקיות. המחירים סבירים: 14 דולר לארוחה הכוללת סטייק ו־3.5 דולר לארוחה חלבית. המסעדות הן "א לה קרט" (לפי בחירה מהתפריט). מי שירכוש במלון לינה בתנאי חצי־פנסיון יהיה זכאי לארוחות צהריים או ארוחות ערב חינם באחת המסעדות, על־פי בחירתו, ויוכל להזמין כל שיעלה על רוחו.

אכול באחת נמשך

"אנחנו לא מאמינים שצריך להאכיל את האורח יותר מדי", אמר אילן פינק, המנכ"ל הטוהרי של רשת דן. "אף אחד לא אוכל בבית וגם לא בסעודה ארוחה של ארבע מנות. כאשר מוכרים לתייר חצי פנסיון מכריחים אותו לשלם, ולאכול. אחר הוא אוכל משהו שלא היה צריך ואז גם. אנחנו מאפשרים לך לאכול כמה שהוא רוצה, מתי שהוא רוצה ובכל מסעדה, זה לא עולה לך יותר מחצי פנסיון".

הלינה לזוג – 80 דולר. מחיר זה יונהג במשך עונת החורף והאביב. לרשות מבקרות המלון, שכל אוזני, יד־פיל המלון לעיר בצד עוד בשלוש שעתיים המגמות בה כיום.

הרפתקה

הרפתקן איטלקי מספר על מסע בגרינלנד, שבצהלכו התדרדר במידרון לעבר צבירי קרח חדים

88 יום בגיהנום קפוא

מאת מיגואל לורנצו

אכל מיבחן־הסכילות האמיתי ציפה לנו בסוף הדרך. כשהתקרבנו לחוף המ־ערבי, השוכן לשפת מיפרץ באפין, חי־שבתי כי אנו קרובים מאוד לכפר אס־קימוסי שסומן במפה. נלהבים לקראת הסיום, חיסלנו את שרידי המזון שלנו וצעדנו לעבר הכפר נרגשים מהישגנו.

כשהגענו, חשנו כאילו מישהו הנ־חית עלינו חבטה נוראה: הכפר, לא היה אלא ביקתת־עץ אחת, וגם היא הי־תה נטושה וריקה מאדם. חצינו את גרינלנד ברגל וקבלת־פנים לא המתי־נה לנו.

ניחמתי את ידידי. לא נורא, אמרתי. העיקר שהגענו למפרץ באפין, ונוכל לחצותו עוד היום, שורי מימיו קפואים בעונה זו של השנה.

במידרון זה התדרדר פרוני

המסוק הנחית אותנו על החוף המז־רחי הקפוא של גרינלנד והמריא. שלו־שתנו נותרנו בדד: פמי שרוט, ולפגא־נג תומאסט ואני, כשלפנינו המשימה שנטלנו על עצמנו – לחצות את גרי־נלנד לרוחבה, ממזרח למערב, מרחק של כ־1,000 קילומטר.

לא היינו הראשונים שניסו לבצע משימה זו. לפני כשנה, יצאו חמישה הרפתקנים אחרים למשימה דומה כו־לם מצאו את מותם בסערות השלג וב־קור המקפיא שבקרחונים. אבל אנחנו החלטנו לנסות ולהצליח.

הצרות החלו יומיים אחרי שיצאנו לדרך. בעת שטיפסנו על הקרחון הרא־שון שלפנינו, בדרך לקרחון מגים היכ־שת, שגובהו כשלושה קילומטרים, החד לקתי לפתע על המידרון. התחלתי להתגלגל למטה, דבר לא חסם את תנועתי. תוך כדי הדרדרות מטה ראיתי, כי בסוף המידרון מתנשאים קצותיהם המשוננים של צבירי־קרח, המוכנים לשפד אותי.

הכאב היה נורא

לבסוף, נתקעה רגלי בתוך חריץ עמוק שנבקע בקרח. הכאב היה נורא. חששתי, כי הרגל נשברה. בדימיוני כבר ראיתי עצמי מדדה על רגל אחת בשיממת־הקרח ולבסוף צונח חסר־או־נים על השלג, ומסיים שם את חיי, שהחלו באיטליה החמימה.

לבסוף נחלצתי ללא פגיעה רצינית, היה זה השיעור הראשון בסכנות של גרינלנד. סכנות שליוו אותנו במשך 88 ימי המסע, כדי להתגבר עליהן נא־לצנו להשתמש בכל ניסיון־ההישרדות שצברנו במסעותינו הקודמים ברחבי העולם. לעתים נרמה היה, כי אין די בכל הניסיון שצברנו, מול סופות־שלג נוראיות, רוחות המשתוללות במהירות של 150 קמ"ש, וקור של עשרות מע־לות מתחת לאפס.

הכפר שלא היה

מדי יום, צעדנו תשע שעות רצו־פות, ולאחר מכן הקדשנו שש־שבע שעות לצילום הסביבה ולניסויים מד־עיים שונים. כל יום שחלף דילדל את האספקה שלנו והתיש אותנו. לרגעים חששתי, שאני מאבד את שפיות־דעתי. ברגעים שכאלה הרהרתי בבני־משפח־תי, באשתי מארגוט ובבתי אלקה בת ה־16. "אני אוהב אתכן, מארגוט ואל־קה", נהגתי לשאוג אל מול הרוח הזו־עודית.

תעופה

אריה אגוזי

בנמל־התעופה בן־גוריון כמעט הושלמה, במרכז התכנית הרחבת אולם הנוסעים הנכנסים, והאולם הציבורי בו מצויים דלפקי חברות התעופה: במקביל, הוכנה תכנית לשינוי מקיף של מערכת הכבישים באזור הנמל.

לפטור ישראלים בחו"ל ממס נסיעות

מנהלי חברות התעופה הפועלות ביש־ראל פנו לשרי האוצר, התחבורה והתיירות בבקשה שיפעלו לביטול מס הנסיעות, המוטל גם על ישראלים המתגוררים דרך קבע בחו"ל, בעת שהם באים לביקור מולדת.

במכתב לשלושת השרים מבקשים מנהלי חברות התעופה לשחרר נוסעים אלה ממס־נסיעות, כדי לא להרתיעם מביקור בארץ. "כידוע מהווה מס הנסי־עות גורם מרכזי בהחלטתן של משפ־חות לבקר בארץ". אומרים מנהלי חב־רות התעופה המקווים, כי צעד זה יגדיל את תנועת התיירים לישראל כבר בחג הפסח הקרוב.

חניון קומות בנמל התעופה

התכנית להרחבת אולמות הנוסעים

ממשרד התחבורה נמסר, כי נבדקת האפשרות להקים בנמל חניון קומות, שיקלוט את אלפי כלי הרכב בשטח מצומצם יחסית. בנוסף להרחבת האול־מות ולשיפור מערכת הכבישים, תוגדל מערכת הטיפול במזוודות, כך שמשך הזמן מנחיתת המטוס ועד למסירת המזוודות לנוסעים –יקוצר.

כסאות מוסיקליים במטוס

חברת תעופה בניגריה השיגה שיא עולמי ברישום יתר של נוסעים לאחת מטיסותיה. עובדי החברה מכרו לאחת הטיסות, מספר כרטיסים שהיה גדול פי שלושה ממספר המושבים במטוס. השלטונות הצבאיים של נמל התעופה מצאו פתרון מידי. הם הורו לכל הנוס־עים לרוץ סביב המטוס. מי שהגיע רא־שון זכה במקום ישיבה.

ישוב בארץ

אור עקיבא: ממשפחת פנצק ועד ליוצאי קווקז

באפריל 1951 הגיעו לאור עקיבא ממ־עברת כרכור, מרדכי פנצך ורעייתו. הם הופנו למקום, שנקרא באותם ימים "מעברת חוף הכרמל", על־ידי משרד השיכון, וכל זאת כדי להקים ישוב חדש. אחרי משפחת פנצך הגיעה לאור עקיבא משפחת שניידר, ו־12 יום אח־ריה, הגיעו עוד 38 משפחות יוצאות רומניה, עיראק ותימן. העידן הראשון של אור עקיבא, עידן האוהלים, הצרי־פים והבדונים. החל ומעברה חדשה קמה לא הרחק משפת הים של קיסריה, כיו"ר הוועד המקומי נבחר פרץ גל ומז־כירו מיכאל גלמנשטיין, לימים מזכיר המועצה.

בשנים 1952־3 החלו צצים על הגב־עות שמעבר לכביש, "שיכונים" ראשו־נים, 292 יחידות־דיור המיועדות לאנשי המעברה, שנקראו קיסרי, והשמחה הי־תה גדולה. המושבים פינו את הבדונים והצריפים ועברו לשיכון. מ־200 נפשות שהתגוררו בשיכון הראשון, הגיע מספר האוכלוסין עוד בשנת 1951 לאלף תושבים. ב־1952 וב־1953 הכפיל הי־שוב את עצמו והאוכלוסיה הגיעה ל־2,000 נפש.

על־שם רבי עקיבא

ביולי 1953 ניתן לישוב סטאטוס מו־ניציפאלי והמקום שינה את שמו מקיסרי לאור עקיבא, על־שם רבי עקיבא, מעשרת הרוגי המלכות, מגדולי התנ־אים, בדור שאחרי חורבן בית שני.

המועצה הראשונה הוקמה ב־בספ־טמבר 1953, והיא נוהלה על־ידי יחיאל וייסנברג. תקציבה עמד אז על 19,810 ל"י, ב־1954 הוקמה באר מים לעיירה, ובמקביל הוקם מיפעל לייצור שטיחים במכונות ידניות. ב־1955 הותקנה רשת חשמל בישוב והוקם גם בית־חרושת לטקסטיל, שקשתות מיבנהו נראות עד היום בהמשך רחוב ז'בוטינסקי.

150 משפחות עולים, בעיקר ממרו־קו, רוסיה ופולין, נקלטו בישוב בשנים 1957־58 ומספר האוכלוסין הגיע ל־2,350 נפש. בשנת 1963 מוקמת השכו־נה הגדולה, שכונת קנדי והישוב מונה כבר 3,100 נפש. חמש שנים מאוחר יו־תר, מוכפל שוב מספר התושבים, והוא מגיע בשנת 1968 ל־6,000 נפש.

גל עליה מקווקז

בשנים 71־70 פקדו זעזועים מוניצי־פאליים את אור עקיבא והם שגרמו לכי־נון ועדה קרואה שכיהנה במקום כש־לוש שנים. בשנת 1976 החל גל העליה מקווקז. גל זה מהווה כיום כ־20% אחוז מכלל הישוב. בתקופה הראשונה היו לעדה זו קשיי קליטה, אך די מהר היא הצליחה להשתלב בחיי המקום.

בשנת 1981 אימצה קהילת יהודי מיאמי את אור עקיבא במסגרת המפ־על הארצי לשיקום שכונות. והיום מי שחולף במכוניתו יכול להבחין בחזי־תות הבתים שעברו שיפוץ וצבעו מח־דש. הרבה מתושבי אור עקיבא עובדים במפעל "שטיחי כרמל" ואחרים במפע־לים סמוכים. פרוייקט שיקום השכונות הזרים תקציבים לחינוך ושירותי קהילה ונראה, כי התושבים אינם ממהרים לע־זוב את שכונתם, כאשר יש להם יום מ־לא ממול וגם תעסוקה.

לתושבי אור־עקיבא היקרים לרגל שנת ה־35 המשך צמיחה שגשוג ופריחה מאחלים
החברה לפיתוח קיסריה בע"מ
מועדון הגולף קסריה ואיגוד הגולף בישראל

ברכות לאור עקיבא ליום הולדתה ה־35
מסעדת צ'רלי קיסריה 063־61100

לכל מברכינו ביום חגנו תודה והוקרה
שבתאי שלום ראש המועצה

תשלובת שטיחי כרמל מברכת את תושבי אור־עקיבא בחגה ליובל ה־35 בברכת עלו והצליחו
ויהיה ה' עמכם

מועצת פועלי אור עקיבא ומוסדותיה מברכים את אור עקיבא, תושביה ילדיה ומועליה ליום הולדתה ה־35

לאור עקיבא ליום הולדתך ה־35 בתנופת פיתוח ושגשוג ברכותינו
לב טוב את צבר סוכנות לביטוח
חרב שוק 1 לאור עקיבא 063־61201

DAN CAESAREA
מלון דן קיסריה וצוות עובדיו מברכים את אור עקיבא ליום הולדתה ה־35

במלאת 35 שנה לאור עקיבא ברכות חמות להצלחה ושגשוג
קיבוץ שדות־ים

אור עקיבא ליום הולדתך ברכותינו
יעיל חדרה בית מסחר למכשירי כתיבה 063־39936

תשואות חן חן לה לאור עקיבא עלו והצליחו
063־33978

מצטרפים לברכות "מדורי פרסום" לוינסקי 86 תל־אביב טל. 382987

חופי אגם ללא אדם – בקנדה

קצר וקולע
בני גבירצמן

כל אלה שהצטופפו בחופי הכנרת באביב ובקיץ הבריחה אותם מאתר נו־פש נחמד זה, בוודאי ישמחו לדעת, שיש פתרון לבעיה – אלא שאם רוצים היום להתבודד בחיק הטבע, על חוף אגם, צריך להרחיק נדוד. ככה זה. ואם כבר מרחיקים נדוד, אחד המקומות האידיאליים ביותר להתבודדות כזו הוא הרי הרוקי הקנדיים. שם בא־מת אפשר למצוא פינה רגועה, כי יש מקומות שבהם המרחק בין אדם לחב־רו – מבחינה גיאוגרפית כמובן – מגיע לקילומטרים רבים. יתר על כן: הנופים של הרוקיס הקנדיים הם "יותר שוויצ־ריים משוויץ", כשסימן ההיכר שלהם הוא אגמים חלקים כראי, עם הרים מו־שלגים ברקע.

חברת "קנדיאן פאסיפיק" מוציאה באורח סדיר טיולים מאורגנים לאיזור זה. אחד הטיולים המעניינים ביותר נמ־שך תשעה ימים תמימים והוא כולל בין השאר ביקורים בפארק הר רובסון, בו נמצא ההר הגבוה ביותר ברוקיס הקנדיים, נסיעה באייספילדס פארקוו־יי, תצפית על קרחון קולומביה ועמק ויסטאיה, ביקור באגם לואיז, קאסטל מאונטיין ופרשת המים היבשתית של קנדה ועוד. המחיר הוא בסביבות 750 דולר קנדיים לאיש בחדר זוגי.

יש גם טיולים אחרים, כגון סיור הכולל ביקורים הן בהרי הרוקיס והן בשמורות האונטריאניות. סיור זה נמשך 13 יום, והוא עולה בסביבות 950 דולר קנדיים, כשנקודת המוצא והסיום שלו היא ונקובר.

אגב. אם כבר מגיעים לונקובר במהלך השנה הקרובה, אפשר לשלב את הטיול ברוקיס עם הביקור בתערו־כת אקספו 86' שתיפתח שם כבר במ־אי הקרוב ותימשך חודשים רבים.

מועדון זמר באילת

מועדון הזמר העברי באילת, "הצ־ריף", הנמצא במלון "אלמוג ים" מחדש את תוכנית ההופעות שלו, שהופסקה אשתקד. הפעילות ב"צריף" תכלול ערבי שירה בציבור של שירים עבריים לפי שירונים והופעות של זמרים יש־ראליים בשירה עברית. ברשימת האמ־נים העומדים להופיע במקום נמצאים יצחק קלפטר, אפרים שמיר, גלי עטרי ושלישיית גשר הירקון בתוכניתה "סי־מן שאתה צעיר".

תוכנית מקורית נוספת שנותן מלון "אלמוג ים" לאורחיו היא... סיור גמלים לאורך החוף של מפרץ אילת. אחמד אל־הזוייל, שבבעלותו מאהל בדואי הנמצא ברחבת השיזוף של המלון, מד־ריך מדי יום שיירה של עשרה גמלים מהמלון לאורך רכס ההרים שממערב למפרץ אילת עד נחל שלמה וחזרה. הטיול נמשך כשעה, והוא בתשלום.

"הרץ" בנמל קנדי

חברת "הרץ" להשכרת רכב פתחה בסוף השנה שעברה תחנה גדולה בנ־מל התעופה קנדי בניו־יורק. בתחנה הזאת אפשר לקבל לא רק שכירת רכב, אלא גם שירותי תחזוקה, כגון תידלוק, ניקוי מכוניות, כיוון אורות וכ־דומה. יתר על כן: בתוך התחנה עוב־רים שלושה קווי אוטובוס לטובת הל־קוחות המבקשים להגיע אליה או לצאת ממנה, לאחר שהחזירו את ריכ־בם.

רכבת "קטנה" בוויילס

בכל סוף שבוע, ומה־22 במארס בכל יום, תיסע רכבת מיוחדת בקו המ־סילה "פסטיניוג" לטיול בצפון ויילס. מסילה זו שייכת למה שנקרא "הרכ־בות הקטנות של ויילס". זוהי מסילה צרה, שנפתחה בשנת 1836 ושימשה להולכת לוחות אבן שנחצבו מההרים, אל החוף. בתחילה היו הקרונות מוס־עים על ידי סוסים. אולם לאחר מכן הופעלו בקו הזה קטרי קיטור. כיום משמש הקו הזה רק להסעת תיירים, והפעלת הרכבות בתדירות רבה כל כך נובעת מהעובדה שזהו חלק מחגי־גות יום ההולדת ה־150 של הרכבת בבריטניה.

למי שמעוניין: המסילה הצרה הזו את נמצאת במרחק של 350 ק"מ מצ־פון־מזרח ללונדון. ואורכה של המסי־לה הוא 18 ק"מ.

המינזר המוזר בחורבת א־דיר

ביקור במינזר הביזאנטי השוכן במערות במעלה נחל ערוגות הוא אחד החוויות שמציע טיול סופשבוע למשפחות שמארגנת החברה להגנת הטבע בעין גדי. בתיאור הטיול אומרים אנשי החברה: בבוקר נטייל בחלקו התחתון והקניוני של נחל תקוע, שב־קצהו שורת גבים. ייתכן שאת חלקם נצטרך לעבור בשחיה. בחיבור הנחל לנחל דרגות נעלה לכביש דרך מערות מורבעאת, שבהם הסתתרו מורדי בר כוכבא. בצהרים נגלה בתצפית עוצרת נשימה ממצפה מיכוור הצופה על ים המלח והרי מואב. ניסע לאורך כביש מצפה שלם – תקוע ונעצור בדרך לסי־ור במינזר א־דיר. השוכן בנחל ערוגות עליון בתוך סידרת מערות מעוטרות פסיפסים. נחזור בדרך מתקוע לירוש־לים. הלינה – בבי"ס שדה עין גדי וה־תשלום כולל ארוחת ערב חגיגית שם. פרטים והרשמה: בסניפי החברה להג־נת הטבע בירושלים, ת"א, חיפה ובאר שבע.

סקי ברומניה

אם העיכוב היחיד המונע מכם לצ־את למסע סקי באירופה הוא מס הנסי־עות, הרי שלפחות לגבי מדינה אחת – רומניה – עיכוב זה אינו צריך להטריד אתכם יותר מדי. שהרי מס הנסיעות לארץ זו הוא בסך הכל 50 דולר. ובנו־סף לכך אין כל הטל על כרטיס הטיסה לשם. שמחירו 209 דולר בלבד. גם השהות ברומניה והשימוש במיתקני הסקי שם, זולים ביותר. חברת "תור תבל", המארגנת טיולי סקי לרומניה. מוסרת. כי האיכסון במלונות מדרגה ראשונה הם הזולים באירופה. למשל: בהרי הקרפטים, בעיירות הקיט סיניה או פרדיאל, המחיר הוא 149 דולר לשבוע ובפויאנה בראשוב 191 דולר. בשהמחירים כוללים שתי ארוחות בי־ום ואת ההסעות מבוקרשט ובחזרה. עוד מוסרים אנשי "תור תבל". כי שכי־רת הציוד לגלישה 19$ דולר לשישה ימים) וכרטיסי מנוי ברכבלים (43 דולר לשישה ימים), גם הם הזולים ביותר באירופה. למבקשים ללמוד סקי מוצע שבוע לימודים של שישה ימים. ארבע שעות בכל יום. תמורת 50 דולר בסך הכל. המדריכים בבתי הספר לגלישה ברומניה הם בוגרי המיכללה לתרבות הגוף ואפשר לבחור בהדרכה באנג־לית, בצרפתית או בגרמנית. בכל קבו־צה לא יותר מ־12 תלמיד. אגב. עיירות הקיט בקרפטים מציעות לא רק סקי. אלא גם מיתקני ספורט שונים. כגון בריכות שחיה מחוממות. מגרשי טניס וסוסי רכיבה

תרי־עשר בתקוע

סיור בתקוע, עיר מולדתו של הנ־ביא עמוס, שיכלול את הכרת הארץ בימי האביב. יסיים השנה את שלושת ימי הכינוס הל"ד לתנ"ך. הכינוס יוקדש הפעם לספר תרי־עשר. הוא ייפתח ביום א', ד' בניסן, ה־13 באפריל.

גם זו דרך לעודד שיווק טיסות: חברת תעופה אמריקנית שכרה את שירותיו של "איש הנמר" קדריק ווקר למיבצע פירסום מיוחד. קדריק הופיע באולם הנוסעים בנמל התעופה לוגאן בבוסטון, והתיישב שם (משמאל) בתנוחה בלתי אפשרית, שנועדה להדגים את המצב הלחוץ בו יושב הנוסע המצוי במטוס הנוסעים האזורי. חברת התעופה הבטיחה כרטיס נסיעה זוגי חינם למי שיצליח להקות את הישיבה הזאת." בתצלום – נסיון כושל של נוסע (מימין) להשיג את זוג הכרטיסים המובטח.

מועדון קוראי ידיעות אחרונות
מועדון קוראי ידיעות אחרונות מועדון קוראי ידיעות אחרונות מועדון קוראי ידיעות
בית ידיעות אחרונות דרך פ"ת 138 תל־אביב, טלפון 212213
פרטים והרשמה בימים א'–ה' בשעות 09.00 – 18.00 ברציפות
ההרשמה פתוחה לכל קוראי העיתון ללא תשלום דמי חבר

חוג "50 פלוס"
סוף שבוע מיוחד בנהריה
מיום חמישי 27/2 עד מוצ"ש 1/3
בתכנית:
★ מאכלים מסורתיים בפנסיון מלא
★ נשף ריקודים עם מוסיקה של "היו זמנים"
★ אפשרות לטיול 1/2 יום בגליל המערבי
★ לרשות האורחים:
– בריכת שחיה מחוממת
– סרטי קולנוע
– משחקי שולחן ועוד...
– חדרים זוגיים עם חימום
במרכז הארוע יעקב בודו בהצגת הבכורה באידיש "ציואנן און ליב האבן קאסט גישט קיין געלד"...
מקומות אחרונים!!
המחיר: 100 ש"ח בלבד לכל הארוע – פנסיון מלא
(אפשרות הסעה מת"א לנהריה ובחזרה)

טיולי פסח ואביב עם החברה להגנת הטבע
מערב תורכיה מלונות 18.4-5.5.86 (18 יום)
לצעירים ברוח ובגיל! קמפינג 18.4-5.5.86 (18 יום)
קניה לודג'ים 6-23.3.86 (18 יום) לודג'ים 17.4-4.5.86 (18 יום)
מרכז איטליה 15.4-1.5.86 (17 יום)
יוון 25.4-4.5.86 (10 יום)
החברה להגנת הטבע - מחלקת טיולי חו"ל
השפלה 3 ת"א 03-375063

פולין –
9 ימים, 13 ימים, 16 ימים
ורשה, קראקוב, לובלין, אושוויץ, טרבלינקה, מיידאנק.
תאריכי יציאה: ...
"אופקים" ...
03-201483

פניני המזרח הרחוק
הסיורים הנבחרים של 86' יוצאים לדרך עם – פסח־פורים
מסלול א': 34 יום כולל הודו ונפאל יציאות: 12/3, 3/4, 1/5, 22/5
מסלול ב': 27 יום (ללא הודו ונפאל) יציאות: 19/3, 10/4, 8/5, 29/5
(יציאות נוספות ל־2 המסלולים בחודשים יוני־יולי)
גזור ושמור
□ הודו — ...
□ תאילנד — ...
□ פיליפינים — ...
□ בורמה — ...
□ יפן — ...
□ סינגפור — סיור מלא ...
□ הונג קונג — סיור מלא ...

חוג פו"פ
נותרו 6 מקומות לגברים פנויים

יורדים לאילת
למועדון הנופש
קלאב־אין 3 ימים (2 לילות)
27 פבר' — 1 מרס
לנשים גילאי 25–40 לגברים גילאי 30–45
בתכנית:
★ הכרויות, סדנאות, הרצאות
★ מסיבות, ריקודים
★ שעשועים בבריכה ובים
★ ביקור בכפר של רפי נלסון
★ תקשורת בינאישית
★ הרפיה והתרגעות
אסור להחמיץ!!
המחיר 115 ש"ח בלבד!!
(אפשרות הסעה מת"א לאילת ובחזרה)
– נא להציג תעודת זהות בעת ההרשמה

טיולי גיל — הזהב
לצעירים מעל גיל 50...
אביב באירופה
ביצוע: P.T.C.
הרשמה אצל כל סוכני הנסיעות

אוסטריה הונגריה מינכן
18 יום, יציאה: 22.4 חזרה: 9.5 ביקור וסיורים בוינה, בודפשט, אגם בלטון, גראץ, אינסברוק וזאלצבורג. 4 ימי נופש וסיורים בעיירת הקייט הציורית ...
צרפת בלגיה הולנד גרמניה
22 יום, יציאה: 20.4 חזרה: 11.5 ביקור וסיורים בפריז, בריסל, אמסטרדם, באזל ...
ספרד מרוקו
18 יום, יציאה: 21.4 חזרה: 8.5 ביקור וסיורים במדריד, טולדו, סלמנקה, ליסבון, סביליה, קורדובה וגרנדה ...
P.T.C.
מועדון קוראי ידיעות אחרונות מועדון קוראי ידיעות אחרונות

מי שלא גולש — מתגלץ'

הגענו לחרמון ביום דל"ל. רק 6,000 איש, לא היה מספיק שלג. הביאו אותו במשאיות. עכשיו כבר יש — ומחליקים בכיף.

מאת לאה אתגר

צילום: [illegible]

חג לילדים, מחליקים במיגלשות

בדרדיו התנגן הג'ינגל „בוא לחרמון בתנופה". זהו זה, אני והצלם ביום בהיר ושמשי של חודש פברואר עלינו להר המושלג. ליד ואדי סער, כעשרה קילומטר לפני אתר הגלישה קדרו השמים. גשם קל החל לרדת, וגם התחלנו להרגיש את הקור.

בשעה עשר וחצי בבוקר הגענו לאתר. פה, תודה לאל, יש הרבה שלג. אבל, אין עדיין סקי. מניפלאות מזג האוויר: קר מאוד, על ההר משתוללת סופה, אי־אפשר לראות חצי מטר לפני האף, ולמרות שיש שלג, הוא אינו גבוה דיו כדי לגלוש עליו. כמה ימים אחרי הביקור שלנו באתר, הודיעו בראדיו שהוא נפתח לגולשים. לנו, לא התמזל המזל ואנחנו ראינו רק סלעים חשופים שסיכנו, לפי דברי המומחים, את חיי הסקיייסטים. רק בתחתית ההר נערם השלג במישטחים לבנים וגדולים.

מנכ"ל האתר אלי סיגרון, הסביר שאת המישטחים הלבנים יצר בעזרת המשאיות. הוא העמיס עליהן את השלג ופיזר אותו על פני השטח. וכך יכולים עם ישראל להחליק על ישבנו בעזרת הפלסטיקים המפורסמים.

מתגלצ'ים על הישבן

סקי אין לא סקי, בשבת האחרונה כבר הגיעו לאתר [illegible]

שבהשוואה לשבתות אחרות, שבת זו היא גן־עדן.

מנכ"ל ההר, אלי סיגרון, מצטער על כך שהגענו לפני עונת הסקי. סיגרון מתפלל כל יום לשלג, ובינתיים קר, קפוא אבל אין מספיק שלג לסקי. אני מעירה למנכ"ל האופטימי שעוד מעט הרי יחלוף חודש פברואר, ופסח או.טו.טו. בשער, ואם עד היום לא היה פה סקי, ספק אם יהיה.

עיסקת־חבילה ב־29 ש"ח

לאלה המבקשים לעלות לחרמון, להיכנס לאתר היום, לנסוע ברכבל, לשהות לילה עם ארוחת־בוקר בבתי הארחה של הנופשים, כפר גלעדי או כפר בלום, מוצעת עיסקת ב־29 שקל חדש. לחובבי הסקי מוצעת עיסקת־סקי של ארבעה ימי גלישה, שלושה לילות עם ארוחת־בוקר, ציוד־סקי מלא, ושיעור סקי מדי יום ב־210 שקל חדש לאדם.

אגב, כשיפתח האתר לגולשים, מחיר השכרת ציוד־סקי ליום יהיה 20 שקל חדש.

הכסאות ברכבל מתנדנדים ברוח

מה שנותר לנו לעשות הוא לעלות ברכבל. יום קפוא, סופה על ההר, צריך אומץ רב. יושבים על הכיסאות המתנדנדים ברוח ועולים אל הכ־ [illegible]

דמי כניסה למבוגר 7 ש"ח

כל אדם המגיע לאתר החרמון חייב בדמי־כניסה, אפילו אם מטרתו להתגלש על שקית פלסטיק שהביא מהבית. המחיר למבוגר 6 שקלים, לילד 4 שקלים. מחיר עלית ברכבל לפסגת ההר – 7 שקלים למבוגר, ו־6 שקלים לילד. [illegible] השירותים נקיים, המחיר בקפיטריה: קפה או משקה קל – 1 שקל. צ'יפס, חביתה או טוסט, מפיתה – 2 שקלים, [illegible] 1.5 שקלים.

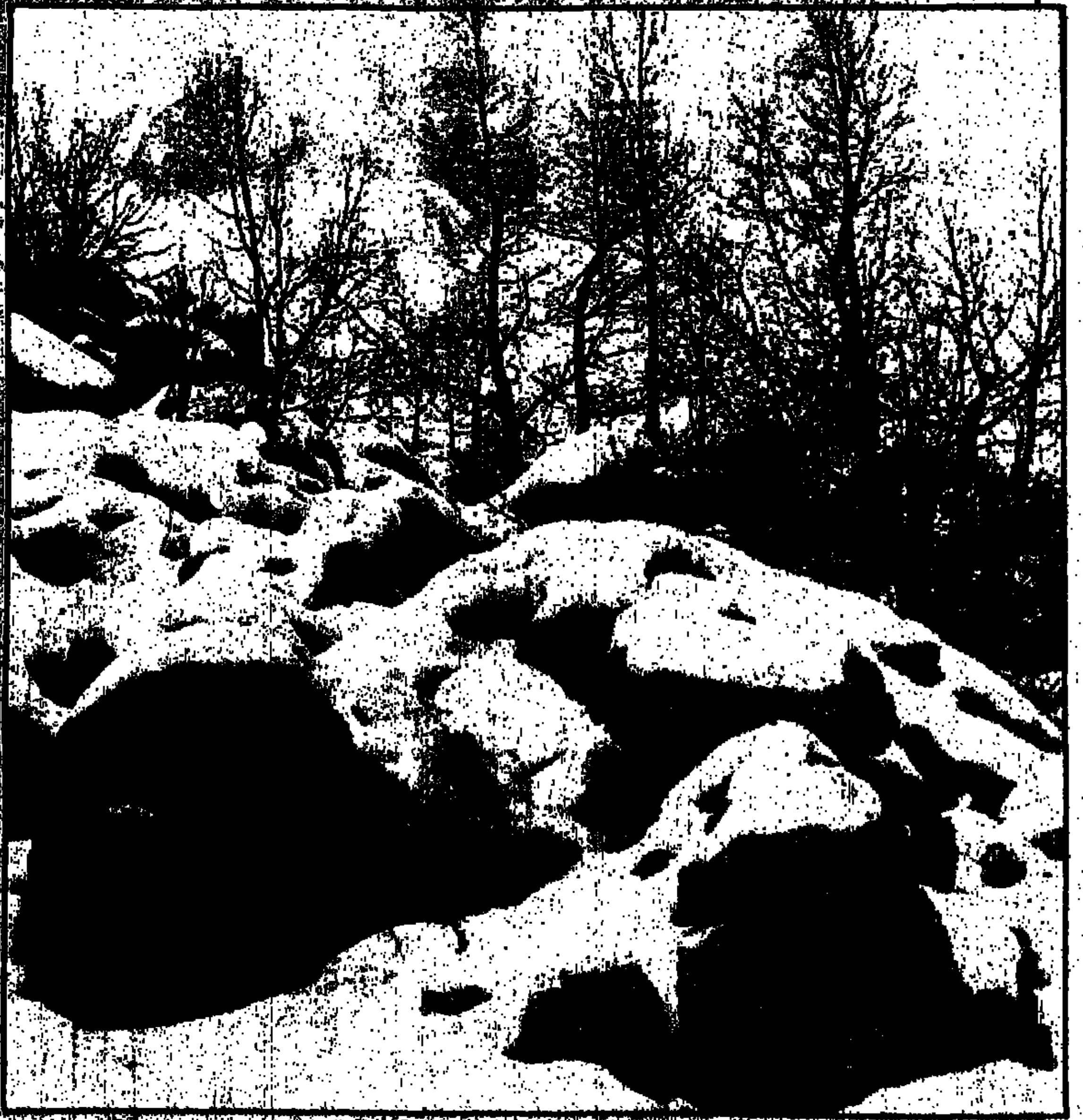
[illegible]

[illegible] בת 6 חודשים [illegible]

[illegible]

[illegible] ...ים, מושבניקים [illegible] סוף העו־ [illegible] שורקת. קר [illegible] אלי סיגרון מח־ [illegible] אותנו מההר, [illegible] במכונית [illegible] זאת כדי [illegible] חוזרה ברכב־ [illegible] יורדים מה־ [illegible] במורד ההר [illegible] בשלג. היא [illegible] שבוע ימים. [illegible] "מחלצה", מעיר [illegible] אותנו שוב [illegible] מהענן. [illegible] חמש מע־ [illegible] עם ישראל [illegible]

אופנת חרמון: דובונים



[illegible]

השופלים – מלכי החפירות

המצב הקשה בשוק עבודות העפר גרם לכך שההיצע של הכלים הכבדים הללו הוא גדול – ומספר הקונים מועט □ אבל עדיין מחיר השופלים מסתכם ברבבות דולרים וכדאי מאוד לבדוק את התאמתם של הכלים לתפקיד המיועד להם, לפני רכישתם

„פאון" F1100c.

מאת רמי נאורי

מדיניות הקפאת המחירים, אשר גרמה לשפל בעבודות התשתית ברחבי הארץ, הביאה למשבר בענף עבודות העפר, ובעקבות זאת – בשוק הכלים הכבדים המשמשים את הענף.

בתחום המעמיסים האופניים („שופלים") מתבטאת הירידה במכירות בעיקר בכלים הגדולים (מעל כשמונה טון), המשמשים לעבודות בפרוייקטים גדולים כמו סלילת כבישים חדשים ומחצבות. הכלים הקטנים יותר, שבדרך כלל גמישים יותר לתיפעול, ואפשר לשנות את ייעודם על ידי תוספות כמו מגוף, מולג או אפילו מכשיר לאיסוף וציר כשרה, נמכרים הרבה יותר.

בעבר עודדה ממשלת ישראל רכישות של כלים כאלה, המשמשים בעיתות חירום את צה"ל. לכן הורד המיסוי שלהם עד למינימום, והמכס עליהם מגיע היום ל – 15 אחוזים בלבד. בעקבות זאת קפצו רבים על „המציאה" והצטרפו לענף עבודות העפר. כל מפעל קטן רכש לעצמו „שופל" והחל לבצע בעצמו את העבודות, במקום להשתמש קודם לכן בקבלן עבודות עפר. לכן ישנם כיום בשוק כלים רבים מאוד באלה – מספרם נאמד בכמה אלפים. עד לפני מספר שנים אכן היה צורך במספר גדול של „שופלים", שכן עבודות תשתית רבות וגדולות בוצעו במשך תקופה ארוכה על־ידי גורמים צבאיים ואזרחיים כאחד. אבל בגלל [illegible] לבנון והצימצום הדרסטי בתקציבי הבטחון והפיתוח, נוצר עודף שופלים בשוק.

מצב חדש זה גורם לתחרות קשה בין חברות וקבלנים לעבודות עפר, על כל סיכוי בשוק. חברות גדולות לעבודות עפר מוכנות לעיתים לעבוד אפילו במחירי הפסד, ובלבד שיוכלו להמשיך ולגלגל את העסק שלהם.

גם הסקטור הערבי, המהווה כנראה כ־40 עד 50 אחוזים מהמעמיסים האופניים בארץ, מתחרה על המיכרזים, ומציע לעיתים מחירים נמוכים בעשרות אחוזים, מהמחיר הנמוך ביותר שהוצע במיכרז.

קבלנים יהודיים ובעיקר החברות הגדולות לעבודות עפר, טוענים כי התחרות של בעלי השופלים הערביים אינה הוגנת. לדבריהם יכולים הערבים להציע את המחירים הנמוכים יותר, מכיוון שקבלן מבצע במיגור הערבי מבצע את כל העבודה בעצמו, ואם לא, הוא מסוגל לשהות בעת ביצוע העבודה ליד הכלי, ללא תנאים או דרישות מיוחדות. ואילו במיגור היהודי צריך הקבלן או החברה, מנגנון, המתבטא בהחזקת משרד, מזכירה וצוות עובדים, דבר המייקר בעשרות אחוזים את העבודה.

החיים בישראל קצרים

אורך החיים של המעמיס האופני בארץ הוא כחמש עד שש שנים, למרות שהייצרן מייעד אותו לעבודה במשך עשר עד אחת עשרה שנים. הבדל זה נובע בשל מנטליות הקבלן הישראלי המצוי לעבודות עפר. בשל רצונו לחסוך במזומנים הוא רוכש, בדרך כלל, מעמיס אופני בעל עוצמת מנוע מינימלית, ולאחר מכן מנצלו עד תום. קבלן ממוצע בחו"ל, לעומת זאת, מוכן לשלם יותר מהמגים ולרכוש מעמיס אופני בעל עוצמת מנוע גדולה מהנדרש לביצוע העבודה, בשל רצונו לשמור על אורך חייו של הכלי.

בכלל, רכישת „שופל" איננה דבר פשוט. מכל שלמרות המצב הקשה עומד עתה לפני רכישה של כלי חדש, מגלה המבחר בשוק הוא גדול והבחירה לעיתים קשה. מכל מקום, ראשית יש להחליט מהו ייעודו המדוייק של הכלי הדרוש. לאחר מכן יש לבדוק את תפוקת הכלי הממוצע, עלותו לשעת עבודה, מחירו, והשירות אותו נותן הסוכן המעוניין למכור לו את הכלי.

לשירות האחזקה יש חשיבות מיוחדת, מכיוון שהכלים עובדים לעיתים בתנאים קשים, הגורמים לבלאי עצום. לכן חשוב לרוכשים מסוכן שיש לו מערכת שירות היכולה לטפל בכל תקלה ומסוגלת לספק בעת הצורך כל חלף נדרש.

הנעלם הגדול – המחיר

מחיר המעמיס האופני הינו סיפור בפני עצמו. כאן יש לבדוק מערך שיקולים מה נותן לך המחיר כתמורה לכספך. [illegible]

בשל הקשיים כיום שבע סוכנויות יבוא למעמיסים אופניים, הפועלות באורח סדיר. זאת, לאחר שחברות אחרות „נעלמו" מהמפה מסיבות שונות. משבע סוכנויות אלה סירבה אחת, חברת „אב רן" מסיבות השמורות עמה, למסור לנו מידע על המעמיסים האופניים הקטנים שהיא מיבאת. לגבי השאר הבאנו פה שלושה דגמים מכל סוג של מעמיס אופני הנמכר כיום בארץ.

הדגמים הנמצאים בשוק

„החברה הישראלית לטרקטורים" מייבאת מעמיסים אופניים מתוצרת „קטרפילר" ארה"ב. בימים אלה משווקת החברה שלושה דגמים חדשים של „שופלים": 936, המחליף את ה־950, 926 המחליף את ה־930, 916 המחליף את ה־920. בדגמים החדשים מגיעה זווית הפרק־היגוי ל־40 מעלות, לעומת 35 מעלות בדגמים הקודמים. בנוסף יש בהם מערכת זרועות הרמה משופרת, תצרוכת דלק נמוכה יותר וכוחות קריעה גדולים יותר. אף נוחיות המפעיל טובה יותר, בשל טיבה משופר של תא המפעיל. התא אטום לרעש ואבק וכולל מזגן ורדיו־טייפ. בדגמים אלה גם אין צורך בטיפולים יומיים, מספר נקודות גירוז מינימלי, ויש גישה נוחה למערכות הפנימיות.

דגם ה־936 הוא בעל הספק של 125 כ"ס. משקלו 12,500 ק"ג, נפח כף ההעמסה 2.1 מ"ק ומחירו ללא מ.ע.מ 75,000 דולר. דגם ה־926 הוא בעל הספק של 100 כ"ס. משקלו 9,500 ק"ג, נפח כף ההעמסה 1.7 מ"ק ומחירו, ללא מ.ע.מ. 65,000 דולר. הדגם האחרון, ה־916, הוא בעל הספק של 85 כ"ס. משקלו 8,500 ק"ג, נפח כף ההעמסה 1.4 מ"ק ומחירו 55,000 דולר.

חברת „רגיס" בע"מ מייבאת ארצה מעמיסים אופניים מתוצרת חברת FAUN הגרמנית. שלושה מהדגמים שהיא מיבאת הם F-1400-C, F-2000-C, ו־F-1100-C, שבכולם מורכב מנוע „דויטץ". דגם F-1400-C הוא בעל הספק של 160 כ"ס. משקלו 13 טון, נפח כף ההעמסה 2.6 מ"ק ומחירו 92,000 דולר. דגם F-2000-C הוא בעל הספק של 250 כ"ס. משקלו 18 טון, נפח כף ההעמסה 3 מ"ק ומחירו 120,000 דולר. הדגם האחרון, F-1100-C, הוא בעל הספק של 100 כ"ס. משקלו 8.5 טון, נפח כף ההעמסה 1.4 מ"ק ומחירו כ־60,000 דולר. כל המחירים אינם כוללים מ.ע.מ.

חברת „קומסקו" בע"מ מייבאת מעמיסים אופניים מתוצרת J, C, B בדגם 412, מורכב מנוע „פרקינס" 4 צילינדרים דגם T-236 טורבו, בעל הספק של 89 כ"ס. בנוסף קיימים בכלי זה תמסורת עם הילוך כוח, ששה הילוכים קדימה ואחורה (עם החלפת הילוכים רצופה תחת עומס), צירה קדמית ואחורית עם ממיר מומנט „בקס טרק", הנותן העברה אוטומטית של הכוח מגלגל לגלגל בעת התחפרות, קבינה סוגנת נגד רעש והתהפכות. כף ההעמסה שלו צפה, עם איזון אוטומטי, והיא בעלת נפח של 1.3 מ"ק. יש גם אופציה למיצוק רוחב של אביזרים בריתום מהיר לחקלאות, בניין ותעשיה. משקל הכלי 5,890 ק"ג, ומחירו 33,000 דולר ללא מ.ע.מ.

דגם נוסף הוא B־525 בעל מנוע „פרקינס" 4 צילינדרים, שהספקו 72 כ"ס. לכלי זה תיבת הילוכים סינכרונית עם ארבעה הילוכים קדימה וארבע אחורה, טורק קונווקטור עם ממיר כיוון בנסיעה, דיפרנציאל אוטומטי עם „בקס טרק" לכל ארבעת הגלגלים. משקל הכלי 6,300 ק"ג, נפח כף העמסה שלו 1 מ"ק ומחירו 38,000 דולר ללא מ.ע.מ.

חברות דוד צ'צניק ובניו מייבאת מעמיס אופני מדגם M, L 1200, המצוייד במנוע פרקינס בעל הספק של 80 כ"ס, וכף עם קיבולת של 1.2 מ"ק, כאשר ישנה אפשרות להגדיל את נפח הכף עד 2.0 מ"ק. הכלי הוא בעל הנעה הידרוסטטית עם הילוך כוח לעבודות מאומצות, גובה הרמת מירבי 3.70 מטר, וקבינה תקנית. כלי זה רב גוני וניתן לציידו באביזרים נוספים, כמו מולג, מגוף, כף נפתחת, דוד בטון, מתאים לעבודות תיעול ועוד. משקל הכלי 7,200 ק"ג, נפח כף ההעמסה שלו 1.2 מ"ק ואפשר ניתן להגדילה עד 2.0 מ"ק. המחיר ללא מ.ע.מ כ־34,000 דולר.

המשביר המרכזי מייבא ארצה שני סוגים של מעמיסים אופניים מתוצרת „ג'ון דיר", ארה"ב. האחד הוא דגם C 210, מעמיס־מחפרון, המצוייד במנוע דיזל מתוצרת „ג'ון דיר", בעל מומנט פיתול גבוה עם הספק של 65 כ"ס. כושר ההעמסה שלו הוא עד 2250 ק"ג, לגובה מירבי של 3.30 מ'. הכלי מצוייד במערכת הידראולית בספיקה של 150 ליטר/דקה. לכלי זה שתי גירסות. האחת עם הנעה קדמית סטנדרטית והשנייה עם הנעה לכל ארבעת האופנים. משקל הכלי 6,000 ק"ג ומחירו כ־35,000 דולר.

הדגם השני של „ג'ון דיר" הוא 644U – מעמיס בינוני המצוייד במנוע מתוצרת „ג'ון דיר", שהספקו 152 כ"ס. כושר העמסה שלו הוא 4200 ק"ג עד לגובה מירבי של 3.86 מטרים. למעמיס תמסורת חצי־אוטומטית ובלמים הידראוליים הפועלים בשמן. כן יש למעמיס נעל דיפרנציאלי קרוב השפעלי הידראולי, אשר מאפשר עבודות מירבית, במכשולי דרך כגון בוץ, סיס וחול. משקלו כ־14,000 ק"ג, נפח כף ההעמסה שלו 2.25 מ"ק ומחירו 80,000 דולרים.

חברת „אשקל" מייבאת ארצה מעמיסים אופניים מתוצרת „אינטרנשיונל" ארה"ב המצויידים במנוע „דיטרויט" או „פרקינס". אחד מאלה, B־510, הוא בעל הספק של 80 כ"ס וכושר העמסה של 3,830 ק"ג, לגובה מקסימלי של 3.19 מטרים. משקל הכלי 7,000 ק"ג ונפח כף ההעמסה 1.25 מ"ק, כאשר יש אפשרות להחליפה בכף גדולה יותר, בעלת נפח של עד 1.45 מ"ק. מחיר של דגם זה 115,000 מרקים (כ־44,000 דולר).

דגם נוסף, B־513, הוא בעל הספק של 100 כ"ס, עם כושר העמסה של 5,600 ק"ג עד לגובה מקסימלי של 3.34 מטרים. משקל הכלי 8,315 ק"ג, נפח כף ההעמסה 1.35 מ"ק, ואפשר להחליפה בכף גדולה יותר בעלת נפח של עד 1.45 מ"ק. מחיר הכלי 130,000 מרקים (כ־50,000 דולר).

דגם שלישי, B־515, הוא בעל הספק של [illegible] כ"ס וכושר העמסה של [illegible] ק"ג עד לגובה מקסימלי של 3.45 מטרים. משקל הכלי [illegible] ק"ג, נפח כף ההעמסה [illegible] מ"ק, ואפשר להחליפה בכף גדולה יותר, בעלת נפח של עד 2.1 מ"ק. מחיר הכלי [illegible] מרקים (כ־[illegible] דולר). כל המחירים אינם כוללים מ.ע.מ.

חברת מגור [illegible] מייבאת ארצה מעמיסים אופניים מתוצרת חברת VOLVO השוודית. בין השאר היא משווקת כאן את הדגמים: B־4200, B־4300, B־4400.

הדגם B־4200 הוא בעל הספק של [illegible] כ"ס. משקל הכלי [illegible] ק"ג, ונפח כף ההעמסה שלו [illegible] מ"ק, כאשר ישנה אפשרות להחליפה בכף גדולה יותר בעלת נפח של עד [illegible] מ"ק.

דגם B־4300 הוא בעל הספק של 110 כ"ס. משקל הכלי [illegible] ק"ג ונפח כף ההעמסה שלו [illegible] מ"ק, שאפשר להחליפה בכף גדולה יותר, בעלת נפח של עד [illegible] מ"ק.

דגם B־4400 הוא בעל הספק של 145 כ"ס, משקלו [illegible] ק"ג ונפח כף ההעמסה שלו [illegible] מ"ק. גם כאן אפשר להחליף את הכף בכף גדולה יותר בעלת נפח של [illegible] מ"ק.

מחירי המעמיסים האופניים של חברת VOLVO לא נמסרו לנו [illegible]

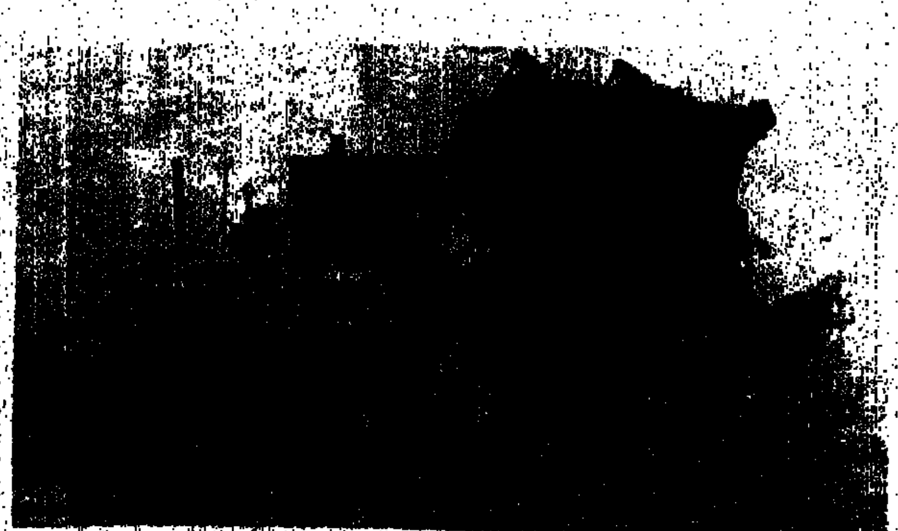
„מאניטו" ML1200.

„קטרפילר" 936.

„אינטרנאש" 510B.

„ג'ון דיר" 644C.

ג'י.סי.בי. 412.



„וולוו" 4300B.

סדק בגשר בכביש המהיר „מחייב טיפול שורש"

– אך התקציב של מ.ע.צ. מספיק בקושי לעבודות אחזקה רגילות

הסדק בגשר של הכביש המהיר לירושלים, מעל למסילת הברזל.
(צילום: אילן מאירי)

מאת רפי רוזפלד

מי שעושה דרכו בכביש המהיר תל־אביב–ירושלים, ועובר על הגשר שמעל למסילת הברזל, סמוך לתחנת רכבת דרום בתל־אביב, עובר טלטלה – פשוטו כמשמעו. הסיבה: סדק רחב, היוצר מעין מדרגה, עובר באלכסון לרוחב הגשר, וכל מכונית העוברת שם קופצת על המדרגה הזאת. האם אין הדבר מסוכן למכוניות? האם אין חשש איתות לכך שהגשר עלול להתמוטט יום אחד?

הגשר נבנה לפני כעשר שנים על ידי חברת „נתיבי איילון", באמצעות „סולל בונה", אך זה מספר שנים מוטלת אחריות האחזקה של הגשר בידי מ.ע.צ.

ראובן יום־טוב, מהנדס אחזקה ראשי במ.ע.צ., אומר כי אין חשש שיום אחד יתמוטט הגשר. לדבריו, אין כל סכנה כזו. שכן הבעיה אינה בגשר, אלא במילוי העפר משני צידיו. המילוי לא והודק די הצורך וכתוצאה מכך הוא שקע והדבר זה גרם לקרע בכביש.

ואין המדרגה שנוצרה בכביש מסכנת רכב העובר על הגשר?

„אין כל סכנה, מעבר לטלטלה הקלה של הרכב. אומנם סביר להניח שיש בעיה בטיחותית מסויימת במקום. אני נוסע מעל הגשר לעיתים קרובות ומרגיש את הטלטלה."

מ.ע.צ. יטפל בקרוב בבעיה?

„לא מדובר כאן בטיפול רגיל. יש צורך בטיפול שורש ובהסרת מספר שכבות. המון כסף יילך שם. אבל התקציבים שבידינו כיום מספיקים רק בקושי לעבודות האחזקה הרגילות. לא נוכל ליטול על עצמנו את תיקון הגשר."

שר התחבורה מבקש להפוך את האיילון לכביש אגרה

– כאשר יושלם הפרוייקט, ישתרע לאורך 13 ק"מ ויכלול את גשר ההלכה ושני מסלולים בשדרות רוקח

מאת בני ברק

שר התחבורה חיים קורפו מבקש להפוך את כביש האיילון לכביש אגרה, לאחר שתושלם סלילתו לאורך של 13 ק"מ.

השר אמר, כי קטע „שלוחת ירושלים" בפרוייקט יושלם עד נובמבר 1986, ואילו הפרוייקט כולו יושלם עד סוף דצמבר 1988. הפרוייקט המושלם יכלול את גשר ההלכה, הכנסת הרכבת לפרוייקט האיילון וכן השלמת שני המסלולים בשדרות רוקח וההלכה.

בנאום על תקציב משרדו בכנסת אמר השר בשבוע שעבר, כי משרדו יתנגד להעלאת מהירות הנסיעה בכבישים המהירים, זאת – בהסתמך על מחקר שנעשה על ידי הקונגרס האמריקני, ואשר קבע מפורשות כי אין להעלות את מהירות הנסיעה מעבר ל־55 מייל לשעה. זאת, לאור שהמחקר מצא קשר ישיר בין מהירות הנסיעה לבין הגידול במספר תאונות הדרכים.

„פיאסטה" עכשיו, „ברזיל" במארס

מאת יחיאל קימלמן

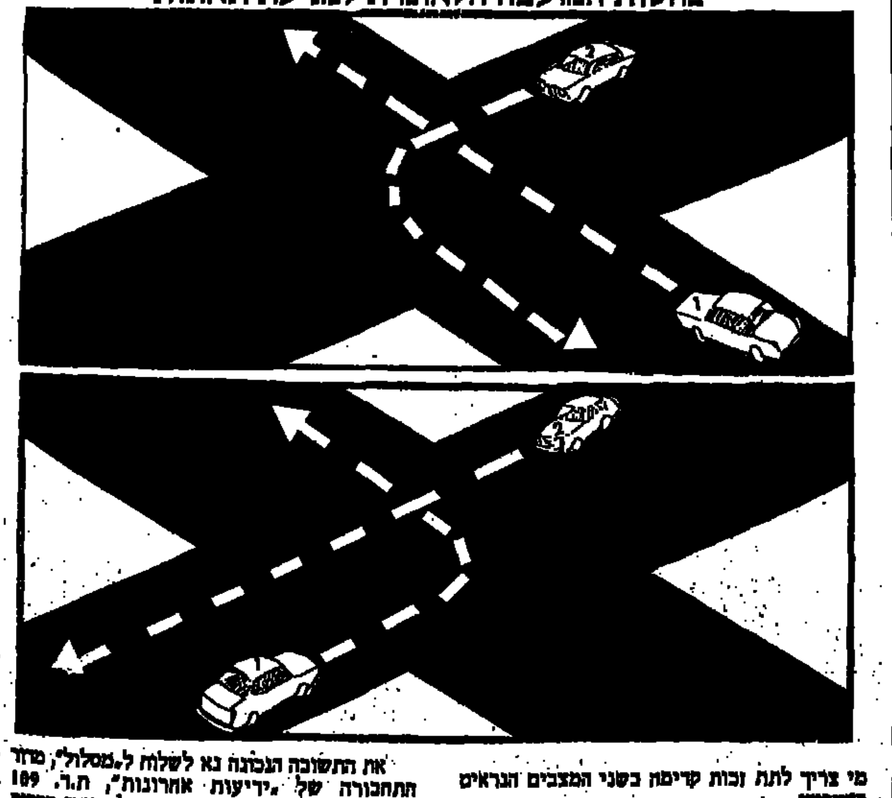
לקוחות „מורד", שהזמינו מכוניות „פיאסטה" עד סוף 1985, מקבלים את מכוניותיהם עתה.

לעומת זאת נגמר אצל היבואן המלאי של מכוניות „אסקורט ברזיל". הלקוחות המזמינים מכוניות אלה עתה יקבלו אותן רק בחודש הבא.

עוד נמסר מטעם היבואן, כי במכוניות „אוריון" (שהן למעשה „אסקורט" עם תא מיטען מוגדל) מותקנות מעתה מערכת למניעת נעילת–בלימה של הגלגלים. עד כה הותקנה המערכת הזאת רק בהזמנה מיוחדת.

חידון התמצאות בתנועה

בחסות המועצה הלאומית למניעת תאונות



מי צריך לתת זכות קדימה בשני המצבים הנראים בציורים?

א. בתמונה העליונה 2 יתנן ל־1. בתחתונה – 1 יתנן ל־2.

ב. בתמונה העליונה 1 יתנן ל־2. בתחתונה – 2 יתנן ל־1.

ג. בתמונה העליונה 2 יתנן ל־1. בתחתונה – 2 יתנן ל־1.

ד. בתמונה העליונה 1 יתנן ל־2. בתחתונה – 1 יתנן ל־2.

את התשובה הנכונה נא לשלוח ל„מסלול", מדור התחבורה של „ידיעות אחרונות", ת.ד. 109 תל־אביב. בין הפותרים נכונה יוגרלו חמש ערכות שימושיות לרכב, המכילות 7 תכשירים להגנה קלה ולהגנה על המכונית, מתנת חברת „סן קלורי".

הפותרים מתבקשים לציין במכתבם את מספר הטלפון שלהם. שמות הזוכים יפורסמו בעוד שבועיים.

שמות הפותרים של החידון מלפני שבועיים: אתי פרחי, חולון; יצחק אוחנה, קריית גתן; מיכל זיגרסון, עומרו עזרא כהן, קריית מוצקין; נתן קליימן, צה"ל. התשובה הנכונה להידון מהשבוע שעבר היא ג'.

במסלולי המרוצים

ה„פז'ו 205" חוזרה אל הבכורה בראלי השוודי

מאת יעקב צלאל

ג'ואן קאנקונן, שנהג במכונית „פז'ו 205 טורבו 16", זכה בנצחונו הראשון העונה, בראלי השוודי שנערך בשבוע שעבר.

למקום השני הגיע ב„לנצ'יה דלתא S4", מארקו אלן, שהקדים את ה„פורד RS200", בהופעת הבכורה העולמית שלה, כשהיא נוהגה בידיו של השבדי קאלה גרונדל.

הראלי השוודי הוא הקצר בכל סידרת הראלי העולמית הוא נמשך יומיים בלבד, אולם למרות זאת התחוללו מהפכים לא מעטים על המסלולים מרופדי השלג, וההובלה התחלפה בין שלושה נהגים. הראשון בהם היה האלוף העולמי טימו סאלונן, אך הוא פרש בגלל תאונה.

הבכורה עברה למנצח שני הראלים האחרונים אשתקד, הנרי טויבונן, ב„לנצ'יה", אבל גם ה„לנצ'יה" לא החזיקה מעמד עד לסיום, וההובלה עברה לקאנקונן, שזה הראלי השני שלו עם פז'ו.

למז'ו זהו נצחון בעל חשיבות עליונה, כי בסוף העונה שעברה היו לצוות של החברה הזאת ארבע תחרויות ללא נצחון ושני הפסדים ללנצ'יה. בשוודיה, הוכיחה פז'ו שהיא מסוגלת לגבור גם על ה„סופר־מכוניות" בנות דורה.

למורד RS200 היתה זו בכורה מוצלחת למדי, למרות שהנהג הבכיר סטיג בלומקוויסט, שבשלב מסויים היה שלישי במירוץ, פרש בגלל תקלה במכוניתו.

מכוניות גנובות

המכוניות המופיעות ברשימה זאת נגנבו, נמצאו, אך טרם הוחזרו לבעליהן עד ה־19 בפברואר.

מס' הרישוי	סוג הרכב	נגנב מ־	יעד הגרירה
800'927	אסקורט	צריפין	שגריר רחובות
400'853	קורטינה	רמלה	שגריר רחובות
772'290	טרנזיט	רחובות	שגריר רחובות
377'499	קורטינה	ת"א	שגריר ת"א
659'860	קורטינה	ב"ש	שגריר ב"ש
81'698'85	סובארו	חולון	שגריר ת"א
265'166	אסקורט	רמלה	שגריר רחובות
273'245	אסקורט	ת"א	שגריר ת"א
815'583	קורטינה	ת"א	שגריר ת"א
276'191	ב.מ.וו.	יבנה	שגריר רחובות
457'132	כרמל	רמלה	שגריר רחובות
507'665	פיז'ו 504	ראשל"צ	שגריר רחובות
177'825	פז'ו 404	ראשל"צ	שגריר רחובות
512'936	מוריס	מושב גליה	שגריר רחובות
60'982'84	אופל	לוד	שגריר רחובות
260'181	פרינץ	רחובות	שגריר רחובות
272'190	אסקורט	נס ציונה	שגריר רחובות

פרטים נוספים ניתן לקבל כל יום, בין השעות 16.00–08.00 במוקד „שגריר", 03-7814485 (10 קווים).

היבואנים שוקלים הנהגת „יבוא אישי" כשיטת קבע

כדי לעקוף את הקפאת מחיר המכוניות – אם הממשלה לא תבטל אותה בימים הקרובים

מאת בני ברק

יבואני הרכב שוקלים אפשרות להתחיל באופן סדיר ביבוא אישי, או כפי שהם מכנים זאת „מסירה ישירה" של מכוניות לארץ.

הנהלת איגוד יבואני הרכב, שהתכנסה בסוף השבוע שעבר לישיבת חירום, בה הוחלט לתת לממשלה ארכה נוספת על מנת להמשיר את הקפאת מחירי הרכב. אבל אם לא תחליט הממשלה על ביטול ההקפאה בימים הקרובים, יכריזו כנראה יבואני הרכב על ביטול ההסכם עם הממשלה בדבר ביצוע רביזיות במחירון של יצרני הרכב בארץ, והנהלת היבוא מרצונו.

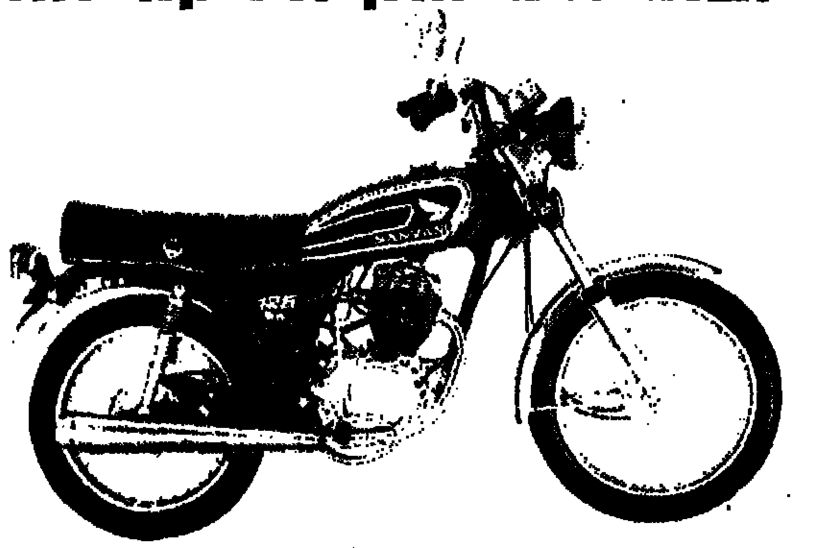
כן יחליטו היבואנים על יבוא אישי, שבו המחירים נקבעים לפי שער שוטף של שקל לפי שיטה זו, משלם הקונה את מלוא המחיר ללא הקפאה המכונית, בעוד היבואן מקבל עמלה זעומה, והדבר אינו מפסיד.

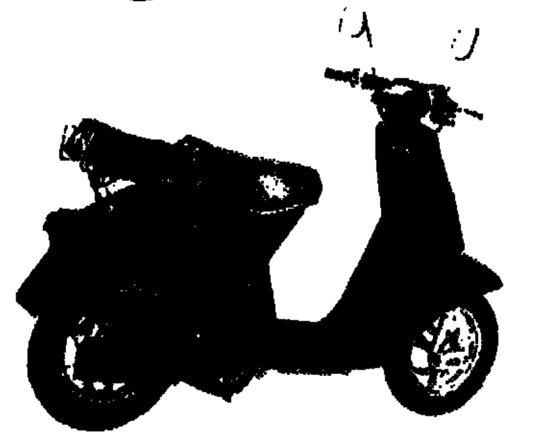
החלטה נוספת שיקבלו היבואנים תהיה במבצע ניכוי של ליסקינג, דבר שיגרום לגל פיטורים.

בשבוע שעבר יבאה הנהלת האיגוד לירושלים, בניסיון להיפגש עם מנכ"ל האוצר, עמנואל שרון, כדי לדון בנושאים המטרידים אותם. אולם למרות שנרמז ליבואנים כי המנכ"ל יהיה מוכן לפגוש אותם, הם נאלצו לחזור כלעומת שבאו, מבלי שנתקבלו כלל לשיחה עמו.

דגם חדש

קטנועים ואופנועים „הונדה" „יובאו מטייוואן וד. קוריאה





שניים מהאופנועים המיובאים מטייוואן

מאת בני ברק

אופנועים, קטנועים וקלנועים, הנושאים את סמל „הונדה" אך מיוצרים בטייוואן על ידי חברת „סאן יאנג" ישווקו בישראל, בעקבות הסכם שנחתם בימים אלה בין החברה הטייוואנית לבין חברת „אבירם־גולדמן", ששיווקה עד כה בישראל את אופנועי „דרגי" הספרדיים.

חברת „סאן יאנג" החלה בייצור כלי רכב בתחילת שנות ה־60, לאחר חתימת הסכם לייצור משותף עם „הונדה" היפאנית. בתחילה התרכז הקונצרן בתעשיית הרכב הדו־גלגלי, המהווה מעל 45 אחוז ממספר כלי הרכב בטייוואן. אבל כבר בשנת 1969 הוקם על ידי „סאן יאנג" מפעל המכוניות הראשון שלה, המייצר בשיתוף יד"ע עם „הונדה" רכב פרטי ורכב מסחרי קטן.

כיום מייצר המפעל למעלה מ־200 אלף מכוניות פרטיות, בעיקר את דגמי ה„סיוויק" המפורסמים, ולמעלה מ־300 אלף כלי רכב דו־גלגליים.

חברה נוספת עמה התקשרו היבואנים הישראלים היא „דאלים", מדרום קוריאה, המייצרת גם היא כלי רכב הדו־גלגליים על פי הסכם ידע עם „הונדה".

כלי הרכב מתוצרת שתי החברות הללו, שיגיעו לארץ, הם קטנוע אוטומטי בעל מנוע של 125 סמ"ק, שמחירו יהיה כ־5,000 שקל חדש, אופנוע כבמה מנוע דומה, בעל 4 הילוכים שמחירו היה כ־ 4,900 שקל חדש, קטנוע אוטומטי בעל מנוע של 50 סמ"ק, שמחירו יהיה 3,135 שקל חדש, קטנוע נוקי בן 50 סמ"ק שמחירו יהיה 2,700 שקל חדש, וקלנוע אוטומטי בן 50 סמ"ק שמחירו יהיה 1,700 שקל.

מועד האספקה של הכלים הללו יהיה מאי 1986.

הכלים החדשים, הנושאים כולם את סמל „הונדה" מצטיינים בעיצוב נאה, והם מצטיינים במיוחד בצריכת דלק נמוכה ביותר עד 75 ק"מ לליטר בקטנוע בן 50 סמ"ק, לעומת 40־50 ק"מ לליטר בכלים מתחרים. הקטנוע הגדול יותר, שנפח מנועו 125 סמ"ק, צורך ליטר ל־40 ק"מ, לעומת ליטר ל־25 ק"מ בכלים מתחרים.

יחס התערובת של המנועים הללו הוא נמוך יחסית 1 ל־ 7, ומאפשר לכן שימוש בדלק של 83 אוקטן. למנוע מיכל שמן נפרד, והוא אינו מצריך שימוש בתערובת כמו בקטנועים האחרים.

חלק מהקטנועים מצויד במתנע חשמלי, וכל הכלים מצוידים במערכות איתות וכשעוני בקרה. חידוש נוסף בקטנועים הם מצוידים בצמיגים ללא אבוב, והמאפשרים, גם במקרה של תקר, להמשיך ולנוע עוד מספר קילומטרים. במקביל ליבוא האופנועים מתכוונת החברה ממשיך חברת אבירם את גולדמן לייבא גם את ה„דרבי" הספרדיים.

שינויים בהערכות הנזק המאפשרות שיקום רכב

מאת בני ברק

משרד התחבורה שינה בימים אלה את הקריטריונים לחישוב גובה הנזק במכוניות שנפגעו בתאונות.

לגובה הנזק חשיבות רבה לגבי עתידו של הרכב הפגוע, שכן לפי הערכת השמאי קובעים אם הרכב יורד לגמרי מהכביש, או ישוקם ו„יוכה" במספר רישוי חדש, המעיד כי מדובר ברכב משוקם, או, במקרה הטוב, יתוקן ויועלה על הכביש ללא צורך ב„אות סיד".

עד כה קבעו התקנות, כי רכב שהנזק שנגרם לו הוערך על ידי השמאי בעד 50 אחוז מערכו, יתוקן. אם הנזק נע בין 50 ל־75 אחוז, ישוקם הרכב, אך מספר הרישוי שלו יוחלף. אם הנזק עולה על 75 אחוז, יורד הרכב מהכביש. אלא שהתברר כי השיטה שבה נקבע גובה הנזק אינה עונה על כל דרישות הבטיחות מחד, וגורמת עוול במקרים אחרים.

לפיכך הודיע משרד התחבורה על שינויים בשיטת הערכת גובה הנזק: מעתה ניתן יהיה לשקם מכוניות שגובה הנזק הגולמי שנגרם להן הוא עד 53 אחוז מערכן, אולם הערכת הנזק לא תכלול את המיכללים הבאים: מנוע, מצמד, תיבת הילוכים, תיבת העברה וסרן אחורי. פרוש הדבר למעשה כי חובת הדיווח למשרד הרישוי על מכוניות שניתן לשקמן, אך יש צורך להחליף להן את מספר הרישוי, הועלתה ל־60–65 אחוז מערכו של הרכב על כל מיכלליו.

לעומת זאת לא חלו כל שינויים בהערכת הנזק לרכב שיש צורך להורידו מהכבישים. כאן ייערך גם להבא חישוב הנזק כולל כל המיכללים, ורכב שנגרם הנזק בו עולה על 75 אחוז מערכו יורד מהכבישים.

מול כס המשפט

דין אי־תנועה איננו כדין מעבר־חציה

● האם אי התנועה הינו כדין מעבר חציה?

לא, אי תנועה אינו מעבר חציה.

חובתו של נהג רכב המתקרב להולך רגל, העומד על אי התנועה, אינה עולה על חובתו כלפי העומד על שולי הכביש או המדרכה.

הנהג גם אינו חייב לצפות את האפשרות, שהולך הרגל יחצה את הכביש, כל עוד אין הולך הרגל מפגין כל סימן המעיד על כוונה להצותו בפועל וכאשר אין בנסיבות העניין מאומה היכול להעמיד הנהג על כוונה כזו. לכן, כאשר הולך רגל מבוגר (להבדיל כמובן מילד) עומד איתן על אי התנועה ופניו אל מסלול התקדמות הרכב, אין הנהג המתקרב והנוהג על פי הדין חייב לצפות כי הולך הרגל הממתין ישנה לפתע מטעמו ויבחר לקפוץ לכביש.

כך עולה מפסק־דין של ביהמ"ש העליון (ע"פ 61/82), אשר זיכה נהג מגרימת מות להולך רגל מבוגר, אשר התפרץ לכביש בנסיבות שקיצורן תואר לעיל.

■ אילן אורון, משפטן

תחרות הרכב המקורי

בעוד מספר שבועות עומדת להיפתח „תחרות הרכב המקורי", מטעם חברת התעופה „קנטיין פאסיפיק" ומדור התחבורה של „ידיעות אחרונות", בחסות שגריר קנדה בישראל. התחרות, שהזוכה בה יקבל פרס נכבד, מיועדת לתושבי ישראל שיש ברשותם כלי רכב דו־גלגליים, תלת־גלגליים או ארבע־גלגליים, שניבנו מלכתחילה, או הורכבו בארץ מחלקים טובים, לפי תיכנון מקורי, על כלי הרכב הללו להיות ממונעים, אבל סוג ההנעה אינו חשוב: דלק, חשמל, אנרגיית השמש או כל סוג אחר.

לצורך הכנת תנאי התחרות אנחנו מבקשים לקבל קנה מידה על מספר המשתתפים האפשרי ועל מספר כלי הרכב המקוריים המצויים בארץ. כל בעל רכב כזה, המעוניין להשתתף בתחרות, מתבקש איפוא לכתוב אלינו ולספר בכמה מלים על הרכב שברשותו. נא לשלוח את המכתבים הללו לת.ד. 16516, תל־אביב.

„הסבר לירידה בתאונות יהיה ספקולטיבי כרגע"

– מאת צבי טל –

מגמה חיובית מסתמנת של ירידה במספר תאונות הדרכים ובחומרתן, מגלה מחקר של ד"ר משה בקר, איש המכון לחקר התחבורה בטכניון, שראה אור בימים אלה.

ביתוח נתוני תאונות הדרכים הנפגעים בישראל נעשה במחקר זה ע"י השוואת נתוני 1985 לנתוני 1984, והשוואת נתוני החומש 1981—1985 לנתוני החומש הקודם, 1976—1980.

הנתונים הללו מגלים, כי בשנת 1985 היו 3.7 מתות תאונות, 2.8 אחוזים פחות נפגעים ו־7.8 פחות הרוגים, לעומת 1984.

ראוי לציין, כי הירידה בשנה שי הלה לפרוצת אסון שימוש הסמים, שבו קיפחו את חייהם 22 חלמידים.

הירידה בולטת במיוחד בתאונות הקטלניות (4.1 אחוז), הקשות (8.4), והפונקציונליות (5.2 אחוז) הולכי־הרגל (6.9).

ההשוואה הרב־שנתית מצביעה גם היא על ירידה בתאונות (11.6 אחוז), בנפגעים (8.1 אחוז) בהרוגים (28.9 אחוז). לשנת החומש הקודם, זאת — למרות גידול של 46 אחוז בצי הרכב ו־32.2 אחוז בקילומטרז' הנסיעות.

בשנת 1981 היו בארץ 266,000 כלי־רכב, לעומת 790,000 כלי־רכב (לא שלושת) לקראת סוף 1985, באוכלוסיה, הגדילה של כ־22 אלף נפש, ובכלי רכב מ־4.32 מיליון עד 1985.

עוד אמור לציין, כי בכל המתאונות של התאונות נבוהות, ההרוגים, עליות, התנסות הגיע בינתיים, לשנת הגה, בהלה יותר שינוי המשך קים במספר הנפגעים, על־פי תוכנית הגופי־שי, כשהירידה בולטת ביותר בנפגעים בסוף המחר.

עוד ניתן ללמוד מהודיה, כי:

● ההתמעטות החיובית בשנת המחודשה בולטת בעיקר בתחום הקטלני.

● בתחום הפגיעים והבינעירוניים חל שינוי גדול במספר התאונות, דבר שהשפיע על הרוחבל בירידת רמת חומרת התאונות הבינעירוניות.

● הירידה במספר התאונות בשוק היתה בעירוניות בעיקר קוליזיות.

מוסר המחקר אינו מתיימר להסביר את הגורמים לירידה במספר התאונות וחומרתן, וטוען להסבר כזה יהיה ספקולטיבי כרגע.

סגירת ארגזים לטנדרים

סובארו, פיז'ו ופולקסוואגן קאדי

ייצור סיחידת מתכת אחת

ללא חיבורי מסמרות או ברגים

תואמת קשלמות לרכב.

אלכס

מרכבים בע"מ

(בהנהלת אלכס דוידי)

דרך לוד 94 תל־אביב

03-383121

מצברי שלו

דרך ההגנה 102 ת"א, טל: 03-378355

שיווק בלעדי THUNDER ❋ 80% הנחה

טראנסקאר–סבנה נתיבי אויר בלגיים

20 שנות וותק ונסיון בשיווק מכוניות

75 סניפים ברחובי העולם

עכשיו גם אתה יכול לייבא לעצמך כל מכונית חדשה

תוך 4-2 שבועות בלבד*

●אינך משלם עמלת סוכן – בשיטת טראנסקאר־סבנה. כל התשלומים מועברים על ידך דרך הבנק ישירות לטראנסקאר־סבנה, (נתיבי אויר בלגים) אך ורק כנגד מסמכי פרופורמה של הרכב.

●בשיטת טראנסקאר סבנה הרכב המסופק לך הוא בתקן (נאוס) אירופאי.

●מכוניות אמריקאיות מסופקות החל מ־1.1.86.

●הבטחת מחיר סופי** כנגד מקדמה של $500 בלבד המחושבת ע"י הרכישה.

●סבנה טראנסקאר ספק של: א.נ.י – ארגון נכי ישראל, לנכי צה"ל, יוניפיל, כח האו"ם, אירגון מורי הדרך, שגרירויות, מוסדות ועוד.

●חסוך לעצמך $ יקרים ותקבל יותר מכונית בהרבה פחות כסף

* מהמלאי הקיים

** לא כולל מיסים והיטלים

טראנסקאר, רח' קויפמן 2 (בית התקסטיל), קומה 16, טל' 660826 (03) TELEX 361579

TRANSCAR-SABENA BELGIAN AIRLINES

טיול בהר הגבוה ביותר בסיני

באזור ההר הגבוה בסיני קר עכשיו ושלג איננו דבר נדיר. לפני שהכרנו היטב את התנאים, ולא ידענו עד כמה הלילות קרים באיזור סנטה קטרינה, מצאנו בבוקר את האוטובוס תקוע בתוך השלג והדלק במנוע קפוא. צריך היה להטיס אלינו מכונאי ועימו משאבת דלק חדשה.

לא בכל שנה יורד שלג כבד בסנטה, כמו שירד בחורף 1973־4, שבו קפאו למוות חיילים וחיילות בג'יפ שנתקע בשלג. בדרך־כלל בשעות היום השמש נעימה ואף חמימה, וכתמי־שלג על ההרים מוסיפים יופי. בחודש מרץ עוד יהיו הלילות קרים, אך הטיולים אל ההר הגבוה יתחילו להגיע בטיסטוף קל שיילך וייגבר. יש בנוף של ההר הגבוה בסיני יופי מיוחד במינו. זה יופי של צבע טבע, שקט. מן התרחקות כמעט מליאה מהבלי העולם, האנושות מכירים בארץ. פיסגת הר קטרינה מתנשאת לגובה של 2,642 מ' מעל פני הים (גבוה יותר מהחרמון הישראלי. ההרים האחרים שמסביב למינזר סנטה קטרינה, כולם גבוהים מ־2,000 מ' מעפה"י). המינזר שלרגלי ההרים הסוגרים עליו כחומות, נמצא בגובה של 1,500 מ' מעפה"י. במה שנוגע לתנאי האקלים, זה מדבר. הממוצע השנתי של הגשם הוא כ־65 מ"מ והצמחיה בהתאם. חברות הצומח הן חברות ערבתיות. פה ושם הגיעו למקום גם צמחים ים־תיכוניים כמו אזוב מצוי. כיסוי הצומח דליל, מפוזר ונמוך ותלוי בגובה וסוג הסלע. הרבה מיני צמחים שם מריפים ריח משכר.

נוף מקסים מחודד ומשונן

המייחד את ההר הגבוה בסיני הוא נוף הסלעים. סלעי גיר המהווים את מרבית סלעי הארץ לא תמצאו כאן.

פעם היו מינזרים ולידם חוות־חקלאיות שנותר מהם רק סנטה קטרינה וחורבות פה ושם. הבדואים, ובעיקר אלה משבט הג'בליה, מקיימים כפרים באיזור המינזר ומגדלים בוסתני פרי בהרים.

הגרניט האדום בעל כושר החילחול, מקיים משק מים טוב יחסית. הסלע אוסף אליו את המישקעים שנוטפים ממנו במעיינות קטנים וממלאים בריכות במים צלולים וקרים. בנחלים המרופדים סחף מגיעים למים על־ידי חפירת באר. ליד מקורות המים מצויים הבוסתנים ושרידי המינזרים. בבוסתנים מגדלים עצי־פרי שונים, בעיקר נשירים: אגסים ותפוחים, אפרסקים, ענבים, שזיפים ומישמש וגם לימון ותפוז.

מהמינזר לבוסתני הפרי

שבילים, חלקם לגמלים, חלקם להולכי־רגל בלבד, מוליכים מהכפרים באיזור המינזר אל הבוסתנים שבהרים.

מי שאוהב נוף הרי גרניט, בוסתני־פרי, בידואים, גמלים והרי סיני, שיחזור לטייל שם מקסים!

מאת שאול בן־משה

[illegible]

מההרים – מוסה, קטרינה ואחמר, אך הנוף הנשקף ממנו משגע.

יורדים בוואדי טיניה לוואדי טוויטה ולנים במרש (מישור) רומנה. ממשיכים למחרת לפרש אום סילה. יורדים לבריכה שבגלת אל אורק. המים צלולים וקרים מאוד גם בחודש אוגוסט. הולכים בוואדי טלה עד לנקיק הפטל. נקיק צר כמו ניסרו חריץ בגרניט. בנקב בהריה ועין גגילה מים טובים ושרידי מיבנה ביזנטי שארכיאולוגים ישראלים חפרו. עולים לג'בל באב (2,090 מ' מעפה"י) שממנו תצפית עד למפרץ סואץ וחוף א־טור. בוואדי זעתר, אשר כשמו גם ריחו לנים. למחרת יורדים בנקב אום סחה לוואדי ג'יבל והולכים בבוסתניו עד שמגיעים לוואדיות זוריתין וטובוס. אפשר להאריך מכאן ולעלות לג'בל אחמר (2,318 מ'). הר זה כשמו, אדום. גושי גרניט ענביים ממל־

„נאות הככר" מוציאה מדי יום שני טיול ל־7 ימים. הטיול מותנה במינימום 5 משתתפים. אחת בחודש יוצא הטיול גם עם מספר משתתפים קטן. המסלול כולל נסיעה לסנטה קטרינה וטיול של 3 ימים באיזור ההר הגבוה בליווי גמלים. המחיר 325 דולר בתוספת מס־מעבר בגבול המצרי־ישראלי. נוסעים ברכב מצרי חדש מסוג מרצדס.

אפשר להגיע למזרח סיני ולאיזור סנטה קטרינה באופן פרטי בתחבורה מצרית: במונית או באוטובוס. מי שרוצה יכול להגיע גם במכונית פרטית ישראלית, לא מסחרית וללא הנעה קדמית ובתנאי שתיהיה רשומה על־שם הנהג. צריך, כמובן, גם דרכון בר־תוקף. בצד הישראלי משלמים 11.9 ש"ח ובצד המצרי 6 דולר מס־מעבר ועוד 25 דולר לאיש.

המצרים אינם מתירים לינה, אלא

[illegible]